



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO E CONTROLE DE
SEGURANÇA PÚBLICA**

NILSON RODRIGUES

A IMPORTÂNCIA DAS CAMPANHAS EDUCATIVAS DE TRÂNSITO

CURITIBA

2009

Cap. QOPM NILSON RODRIGUES

A IMPORTÂNCIA DAS CAMPANHAS EDUCATIVAS DE TRÂNSITO

Monografia apresentada ao Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais, em Convênio com a Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do Título de Especialista em Planejamento e Controle da Segurança Pública.

COMISSÃO EXAMINADORA

Professora Dra. Sônia Maria Breda
Avaliadora Metodológica
Universidade Federal do Paraná

Ten.-Cel. PM Davi Faustino da Silva
Orientador de Conteúdo
Polícia Militar do Paraná

Avaliador de Conteúdo
Polícia Militar do Paraná

Curitiba, 20 de Novembro de 2009

Agradeço a Deus, por ter me iluminado e orientado a trilhar o caminho do bem, possibilitando ultrapassar, com êxito, mais esta etapa de minha vida. À minha esposa, filhas, que neste curto, mas consistente espaço de tempo, entenderam minha ausência, propiciando-me persistência para atingir meu objetivo. A todas as pessoas que colaboraram na consecução deste trabalho que sejam abençoados por Deus..

RESUMO

Destaca-se às diversas formas de campanhas educativas de trânsito realizadas no Brasil. De natureza explicativa, tem por objetivo a identificação e o registro das atuais formas de elaboração e de divulgação das campanhas. O trabalho objetiva ainda reproduzir alguns textos escritos, e reunir algumas opiniões de autoridades ligadas ao assunto. Propõe-se assim, formas de tornar as campanhas educativas de trânsito mais eficazes. Não se critica as atuais campanhas de educação de trânsito hoje realizadas, evidentemente que são válidas. O que se percebe, na verdade, é que são incompletas, genéricas, complexas, sem objetividade e descontínuas. O panorama geral dos problemas de trânsito no país fornece uma dimensão da situação, mas os dados precários e as informações disponíveis não permitem uma descrição mais detalhada. Mas, mesmo assim, é possível produzir matérias com qualidade. Os municípios motivados pelos índices de acidentes de trânsito elaboram campanhas, às vezes para o pedestre e outras para os motoristas. Os órgãos estaduais de trânsito possuem secretarias especializadas para a atividade de educação no trânsito. O Departamento Nacional de trânsito, órgão máximo com responsabilidade nacional, prioriza as campanhas educativas na semana nacional do trânsito de 18 a 25 de Setembro. Todos são unânimes de que a educação para o trânsito eficiente é a adquirida nas escolas. São conscientes de que as campanhas não buscam resultados a longo prazo, e sim de natureza imediatista, uma relação de causa e efeito. Em sua essência, o trabalho também tem por finalidade contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito, criando ainda situações que faça o cidadão refletir.

Palavras-chave: Campanhas educativas; trânsito; Importância.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	JUSTIFICATIVA.....	8
3	OBJETIVOS.....	10
4	ENCAMINHAMENTO METODOLÓGICO	11
4.1	TRÂNSITO, ASPECTOS E GENERALIDADES.....	12
4.2	A DINÂMICA DO TRÂNSITO	14
4.2.1	Histórico do Automóvel.....	14
4.2.2	O Automóvel no Brasil.....	16
4.3	LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO ATUAL	19
4.3.1	Sistema Nacional de Trânsito.....	20
4.3.2	Normas Gerais de Circulação	21
4.4	TRÂNSITO DEFINIÇÃO TÉCNICA	23
4.5	ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	23
4.5.1	Custo do Acidente de Trânsito	27
4.5.2	Seguro Obrigatório Veículo Automotor.....	28
4.5.3	Fundo Nacional de Segurança de Trânsito.....	30
4.6	A RELEVÂNCIA DO SOCORRO MÉDICO PRESTADO PELO CORPO DE BOMBEIROS NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	33
5	ANÁLISE DAS CAMPANHAS EDUCATIVAS PARA O TRÂNSITO.....	38
5.1	CAMPANHAS EDUCATIVAS DE TRÂNSITO TEXTO E CONTEXTO.....	38
5.2	PSICOLOGIA NO TRÂNSITO.....	49
6	PESQUISA DOCUMENTAL E DISCUSSÕES.....	55
7	SUGESTÕES – CAMPANHAS EDUCATIVAS	58
8	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	61
	REFERÊNCIAS	63

1 INTRODUÇÃO

Diante do exacerbado quadro de violência ora verificado no trânsito brasileiro, não se pode olvidar de lapidar a lição do eterno mestre Paulo Freire: “A educação é uma forma de intervenção no mundo”. A mais importante delas. E no trânsito brasileiro não poderia ser diferente.

Elaborar Campanhas Educativas capazes de sensibilizar e estimular a sociedade, a fim de conseguir sua participação é um árduo trabalho. Desde há muito, tenta-se conseguir uma Educação para o Trânsito no País, com resultados eficientes e coerentes. A atual situação do trânsito brasileiro é motivo de preocupação não é de hoje. Toda e qualquer ação voltada para cidadania, com ênfase na preservação da vida, deve ser levada com muita seriedade.

Acredita-se que a melhor forma para aumentar e garantir a qualidade de vida baseia-se nas atitudes de cada cidadão.

O ser humano, no trânsito, é o elemento mais importante, pois sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e o veículo são apenas instrumentos para a realização ou agilização do ato de transitar, embora sua relação com o homem seja fundamental para a dinâmica do trânsito.

É certo que uma mudança de atitude só se viabiliza com um pouco de dedicação, informação, prática e, para isso é preciso persistência. Aí entram as campanhas educativas de trânsito.

Quantas vezes você recebeu um panfleto educativo de trânsito e, de imediato, jogou-o no lixo, sequer fez uma rápida leitura. Quantas vezes você ouviu informativo educativo sobre o trânsito no rádio do seu próprio carro, e ignorou. Nada ficou registrado. O problema não é seu, mas lhe atinge indiretamente. Isso é o que se pensa. O problema é sim, de todos.

As campanhas educativas são de suma importância para o brasileiro, não devendo ser focadas, simplesmente, na redução de acidentes de trânsito, mas também buscando proporcionar melhor fluidez, diminuir o estresse, e outros aborrecimentos no cotidiano no trânsito. Tudo depende do seu conteúdo, do contexto informativo.

Assim, como o Corpo de Bombeiros, quebrando a cada dia o “recorde” de atendimentos a acidentes de trânsito no Estado do Paraná, tem-se que participar de

forma mais ativa nas medidas preventivas. Integrar de forma mais aparente as campanhas educativas de trânsito, organizada pelos diversos setores da sociedade.

É de conhecimento geral que os acidentes de trânsito transformaram-se num dos problemas mais graves que a população brasileira enfrenta no cotidiano, seja nos deslocamentos com veículos ou a pé.

É preciso, portanto, conhecer o problema para definir o objetivo prioritário a ser alcançado e, a partir daí, escolher as medidas mais apropriadas para tratar do problema. Nestas bases também que um trabalho educativo de trânsito deveria se dar. Entretanto, a maioria das cidades brasileiras esbarra no que deveria ser o ponto de partida: faltam informações que permitam descrever a situação de forma criteriosa e proceder a um diagnóstico que aponte as soluções mais recomendadas.

Pretende-se realizar uma análise dos procedimentos adotados na produção das campanhas educativas de trânsito, apoiar a sua continuidade e convencer novos apoiadores. Mais do que estimular, espera-se que o resultado desse processo, colabore para que cada indivíduo reflita e demonstre ser um cidadão co-responsável por tudo o que acontece a sua volta, relacionado ao trânsito.

Um outro fator importante será a demonstração das opiniões publicadas nas campanhas educativas de trânsito de algumas autoridades co-relacionadas com a temática trânsito. Registrar a importância do seguro obrigatório para veículos automotores (DPVAT) e, ainda, a finalidade do fundo nacional de segurança no trânsito (FUNSET).

2 JUSTIFICATIVA

A força do automóvel é tão imensa em nossa sociedade que ele consegue tomar o lugar das pessoas nas mentes delas próprias. Esse comportamento está muito ligado ao nosso processo político e econômico, ao autoritarismo que caracteriza as relações na nossa sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos de “cidadão” numa sociedade moderna e à importância do automóvel como símbolo de afirmação social.

Da importância de um comportamento adequado surge a necessidade de uma educação para o trânsito, no sentido das pessoas – em qualquer posição que assumam na circulação – terem atitudes compatíveis com a necessidade da segurança de todos. A qualidade de vida no trânsito está ligada ao próprio processo de construção da cidade, ou seja, à criação do espaço urbano, do “ambiente”, no qual as pessoas vivem e circulam.

Após observar e analisar as diversas campanhas direcionadas ao nosso trânsito brasileiro, constatou-se a preocupação de diferentes órgãos em realizarem campanhas educativas. E, por consequência, foi observado que a maioria não apresentava um planejamento para a sua elaboração, muito diferente de uma empresa que lança um novo produto no mercado. A idéia inicial era de que simplesmente realizavam a campanha com finalidade de cumprir uma etapa, fase ou mesmo missão. Exemplo: determinado grupo/entidade em reunião decidia que aquele mês deveria programar uma campanha de educação para o trânsito com fim social. Assim, produzia mil folhetos com regras de trânsito; aos sábados colocavam coletes e deslocavam-se para a avenida, entregando aos motoristas ou pedestres. Tiravam fotos, e ok. Ou ainda, uma determinada prefeitura, devido à cobrança da comunidade pelos índices de acidentes, resolve reproduzir cartilhas educativas e entregar aos motoristas e pedestres. Após um mês, nem os integrantes da entidade, e muito menos os da prefeitura têm consciência do que fizeram. Agora, imagina os pedestres e motoristas que receberam os informativos.

O trânsito não é apenas um problema “técnico”, mas, sobretudo uma questão social e política, diretamente ligada a características de nossa sociedade. Para entender o trânsito, portanto, não basta discutir os problemas do dia-a-dia, como congestionamento e acidentes, é preciso ir mais além, analisar como o trânsito

se forma, como as pessoas participam dele, quais são seus interesses e necessidades.

As campanhas educativas de trânsito vêm acontecendo, muitas vezes, de forma descontínua, incompleta, genérica, complexa, sobrepostas e marcadas pelo descompasso entre o contexto local e o objeto/objetivo a serem alcançados. Ressalta-se que deve haver investimento na sua continuidade e não há pretexto na sua extinção.

Diante dessas situações e de outras, verificou-se a necessidade de um estudo voltado às ações de educação para o trânsito, especificamente sobre as campanhas educativas de trânsito, estudar o que existe e lapidar. Almeja-se propor formas de tornar as campanhas educativas de trânsito mais atraentes, presenciais, dar vida e conquistar adeptos.

Com o Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais da Polícia Militar do Estado do Paraná, a título de especialização, surge a oportunidade da produção da monografia com o tema: "A Importância das campanhas educativas de trânsito".

A comemoração da Semana Nacional de Trânsito é obrigatória para todos os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, que devem criar eventos e promoverem campanhas educativas em todo o território nacional.

Espera-se assim, contribuir no estabelecimento de diretriz, procedimentos na elaboração das campanhas educativas de trânsito pelos agentes de trânsito da Polícia Militar do Paraná.

3 OBJETIVOS

Constitui objetivo geral da pesquisa, propor ações para que as campanhas educativas de trânsito possam de forma mais eficaz e eficiente, atingirem seus objetivos.

Constituem objetivos específicos da pesquisa:

- a. Identificar as formas de tornar o trânsito mais seguro no País, por meio das Campanhas de Trânsito ;
- b. Realizar abordagem conceitual e histórica dos acidentes de trânsito;
- c. Analisar temas de Campanhas educativas de trânsito;
- d. Identificar a possibilidade de mudança de comportamento do cidadão por meio das campanhas educativas.

4 ENCAMINHAMENTO METODOLÓGICO

Identificar-se-á nesta fase os passos observados na metodologia utilizada na investigação para atingir os objetivos traçados, focalizando a metodologia adotada para desenvolver o levantamento de dados, determinar os envolvidos e o tratamento dos dados coletados.

Segundo Rosa (2008), uma monografia: “exige que sejam delineados procedimentos metodológicos bem claros e objetivos, que ao final venham alcançar as respostas aos problemas e objetivos propostos, através da correta utilização dos procedimentos traçados.”

Como suporte teórico, este trabalho adota a linha de pesquisa bibliográfica; qualitativa, não-experimental, empírica em fontes bibliográficas, com análises documentais pertinentes ao tema, e consultas a diversos autores, periódicos, sites específicos, órgãos representativos da comunidade, órgãos governamentais, abordando as campanhas educativas para o trânsito.

Utilizam dados primários e secundários. Entendem-se como dados primários aquelas informações obtidas diretamente no campo ou origem dos eventos pesquisados. Já os dados secundários são aqueles obtidos em obras bibliográficas ou em relatórios de pesquisas anteriores sobre o tema. Os dados de fontes primárias foram coletados por meio de perguntas aplicadas a pessoas escolhidas aleatoriamente, os secundários foram selecionados por meio de busca na Internet.

A primeira fase da pesquisa teórica compreender-se-á o fichamento da bibliografia a ser adotada na elaboração do trabalho, com as devidas leituras, releituras e anotações. Na segunda, organiza-se o modo de apresentação do material selecionado, sob a denominação “Literatura Pertinente”.

A pesquisa teórica se desenvolver-se-á de modo a permitir que o leitor do trabalho consiga situar-se no contexto do tema, de forma a entender, sem qualquer dúvida, os objetivos da pesquisa, principalmente as sugestões apresentadas e o processo de análise que leva às considerações finais.

As fontes e documentos pesquisados foram analisados e sistematizados de forma a estabelecer, didaticamente, uma seleção nas informações, enfatizando cada um dos objetivos específicos. Busca-se reunir e estabelecer, com suporte nas informações, alguns programas de educação para o trânsito, bem como uma

compilação dos dados para que se faça uma interpretação conjunta destes, a fim de se estabelecerem medidas que possam contribuir para melhorar as campanhas educativas para o trânsito.

Ainda a fim de esclarecimentos sobre o tema, há o envolvimento de pessoas que vivenciam essa situação ou que tenham, direta ou indiretamente, ligação com o assunto, tais como: funcionários municipais, estaduais e federais, que exercem funções correlacionadas com o trânsito.

Demonstram-se, na íntegra, os textos coletados e compilados, visando facilitar o desenvolvimento e análise crítica do trabalho. Realizou-se entrevista com algumas pessoas da comunidade paranaense, com a finalidade de buscar opiniões sobre as atuais campanhas educativas para o trânsito.

Relatórios e documentos disponibilizados pelo Corpo de Bombeiros do Paraná, foram consultados. A constatação foi de que a principal atividade em exercício, hoje realizada pelo seu efetivo, é o atendimento a acidentados pelos meios de transporte. Nem todos os municípios possuem o sistema Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE), fato que não impede o socorro realizado com muita eficiência por eles.

Junto às concessionárias de rodovias, secretarias municipais de planejamento, Detrans foi realizada consultas, pesquisando os procedimentos realizados por tais institutos, com o objetivo de identificar ações adotadas e possíveis soluções/propostas para o problema apresentado no presente estudo.

Registra-se ainda que três chefes de Circunscrição Regional de Trânsito do Estado do Paraná (CIRETRANS) e dois engenheiros de tráfego da Concessionária Viapar não aceitaram ser entrevistados, mesmo cientes de que poderiam ser preservadas suas identidades. Fato que, em tese, não prejudicou o andamento do trabalho.

4.1 TRÂNSITO, ASPECTOS E GENERALIDADES

As campanhas educativas são importantes e úteis, mas além de serem dispendiosas, elas, isoladamente, sofrem para promover a mudança de comportamento necessária para a boa educação do cidadão. A banalização da

violência, ou, de forma popular, a confusão no trânsito inclui o pouco valor que é dado à própria vida.

A situação se agrava com a constatação de que as pessoas, em geral, não têm o hábito de identificar, avaliar e gerenciar riscos no trânsito, como vários exemplos demonstrados na mídia. O acidente quase sempre acontece pela soma de diversos fatores de risco associados ao comportamento, além de problemas viários que vão desde projetos deficientes a problemas com a sinalização e conservação. Assim, não se pode afirmar que o principal fator de risco é o comportamental.

Destacou Silva (2009):

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) planeja ações contundentes a serem implementadas ao longo de 2009, quando terá em caixa R\$ 434 milhões dos quais R\$ 120 milhões serão direcionados somente para peças de marketing e publicidade de cunho educativo. E ainda que entre os recursos previstos para o ano que vem, R\$ 120 milhões serão destinados à educação no trânsito. Segundo o presidente do Denatran, as campanhas vão abordar os quatro principais motivos de acidentes de trânsito no país: excesso de velocidade, falta de capacete, falta de cinto de segurança e a combinação bebida alcoólica e direção. O aumento dos recursos é proveniente, principalmente, do IPVA (Imposto paga sobre veículo automotor) e do DPVAT (seguro obrigatório arrecadado anualmente dos donos de veículos e com valor destinado a vítimas de acidentes).

Observa-se que o governo costuma fazer apenas três campanhas de prevenção a acidentes de trânsito por ano: no Natal, no Réveillon e no Carnaval, isso talvez por conta da restrição orçamentária.

O número de acidentes envolvendo veículos automotores tem aumentado a cada ano que passa. Faz-se necessário, então, examinar as consequências jurídicas advindas desses acidentes, mediante a determinação da responsabilidade do agente causador, centrado no campo da responsabilidade civil.

Necessário se faz conceituar responsabilidade civil, provocando uma análise ou mesmo uma re-análise daquilo que pode ser feito pelo nosso trânsito. Dentre as modalidades de responsabilidade civil, é importante observar a responsabilidade subjetiva e a objetiva, sendo esta, ainda uma inovação, pois muito se discute nas doutrinas.

O despertar pelo que é o automóvel e o que este representa na vida do homem é um verdadeiro desafio. Não só para aqueles, cuja responsabilidade é delegada pelo Estado, mas sim pelo verdadeiro cidadão, consciente de que como

está não pode ficar. Quebrar paradigmas dentro de uma sociedade consumidora é uma tarefa árdua, porém possível. O Código de Trânsito Brasileiro descreve as normas gerais de circulação e conduta. Conduta, palavra não compreendida pela sociedade. Seu descumprimento, muitas vezes, gera acidentes de trânsito com consequências indescritíveis, cujas sequelas impregnam na vida dos envolvidos, sendo jamais dissolvidas.

4.2 A DINÂMICA DO TRÂNSITO

4.2.1 Histórico do Automóvel

O automóvel surgiu pelo desejo da sociedade contemporânea de usufruir de um rápido meio de transporte e de comunicação, sintonizado com o ritmo da vida moderna; vencer grandes distâncias no menor tempo possível.

Ele é fruto de um processo de evolução. Um de seus predecessores foi o carro puxado a cavalos e, após, o carro com motor a vapor, inventando-se, assim, uma maneira de aumentar sua potência e fabricá-lo em série.

No século XIX, surgiram as primeiras carruagens que não eram puxadas por cavalos, mas sim movidas a vapor, muito lentas e barulhentas. Algo que, nos dias de hoje, desanimariam qualquer pessoa. A partir de 1830, aperfeiçoaram veículos elétricos que eram alimentados por baterias, sendo estes mais rápidos e silenciosos, mas havia ainda o inconveniente de não percorrerem distâncias longas, porque dependiam da carga das baterias.

Em 1885, foi produzido o primeiro veículo motorizado, com propósitos comerciais. Tinha dois lugares, três rodas, sua velocidade não passava dos 13 km/h e possuía um motor a gasolina. Seu autor foi o alemão Carl Benz, o qual é considerado o pai do automóvel. E, por ser um homem de negócios, em 1887, iniciou a venda de um veículo de três rodas, colocando, pioneiramente, à disposição da sociedade um automóvel, veículo este que, mais tarde, iria modificar todos os conceitos de locomoção do ser humano.

Em 1860, um francês de nome Étienne Lenoir construiu o primeiro motor de combustão interna, que queimava combustível dentro de um cilindro, aliás, o mesmo princípio utilizado nos motores de hoje. Após, foram surgindo outros modelos, vários deles com motores de dois tempos, no ano de 1884, por um outro francês, Gottlieb Daimler.

Passados alguns anos, a empresa francesa Panhard et Levassor, deu início a sua própria produção e venda de veículos. Em 1892, Henry Ford produziu seu primeiro Ford na América do norte. Entre os anos de 1860 e 1870, aconteceram diversas experiências em toda a Europa, as quais deram enorme contribuição para o aparecimento de algo muito semelhante ao nosso automóvel dos dias de hoje.

Os motores a vapor, que queimavam o combustível fora dos cilindros, abriram caminho para os motores com combustão interna, que queimavam no interior dos cilindros uma mistura de ar e gás de iluminação. O motor com ciclo de quatro tempos foi utilizado com êxito, pela primeira vez, em 1876, num motor construído pelo engenheiro alemão conde Nikolaus Otto. Neste motor, o combustível era comprimido antes de ser inflamado, tendo como resultado um considerável aumento de rendimento do motor.

Com o surgimento da gasolina, o gás foi substituído e o motor passou a ter uma alimentação de carburação independente. E como já havia diversas experiências bem sucedidas para o aprimoramento do automóvel, faltava apenas reunir tudo isso num único veículo. Gottlieb Daimler e Carl Benz, cada um ao seu modo, foram os primeiros a utilizar o novo combustível. A Pratts, que depois seria conhecida como Esso, lançou, em 1923, a gasolina etílica com chumbo.

De acordo com Luz (2005, p.11)

O primeiro carro nasceu na Alemanha e foi aperfeiçoado na França, mas já era fabricado nos Estados Unidos. O primeiro carro americano foi o Duryea, que surgiu em 1893. Foi nos Estados Unidos que aconteceu o segundo grande passo para a popularização e evolução definitiva do automóvel, graças ao pioneirismo de Henry Ford. E ainda que Henry Ford nasceu nos Estados Unidos em 1863 e desde cedo se interessou por mecânica, em 1896 fabricou seu primeiro automóvel. Em 1903, fundou a empresa Ford Motors Company, defendendo a idéia de que produzindo uma maior quantidade de veículos a menor preço e pouco luxo viriam a obter um lucro maior. Lançou então o modelo "T", que era rústico e barato, tendo então conseguido um grande número de vendas, alcançando a marca de 16 milhões de unidades vendidas nos 25 anos em que foi produzido, transformando assim Henry Ford no proprietário de um dos maiores impérios industriais e econômicos de sua época. Faleceu em 1947, aos 83 anos de idade.

O conceito de produção de veículos em série de Henry Ford estendeu-se para outros segmentos industriais, fazendo surgir as linhas de montagem, e toda uma revolução nos métodos e conceitos de fabricação da época.

4.2.2 O Automóvel no Brasil.

Em 1893, na cidade de São Paulo, que na época contava com 200.000 habitantes, em plena Rua Direita, o povo para para ver, entre assustado e encantado, um carro aberto com rodas de borracha. Era um automóvel a vapor com caldeira, fornalha e chaminé, levando dois passageiros. O dono do desengonçado veículo era Henrique Santos Dumont, irmão do "Pai da Aviação" com um Daimler inglês (patente alemã).

Também no Rio de Janeiro, em 1897, o automóvel já causava furor. José do Patrocínio, famoso homem das letras brasileiras, vivia a se gabar de seu maravilhoso automóvel movido a vapor, passeando pelas ruas esburacadas do Rio, causando imensa inveja no compatriota Olavo Bilac. Certa feita, José do Patrocínio resolveu ensinar o amigo a dirigir seu carro, e Bilac conseguiu arremessá-lo de encontro a uma árvore na Estrada Velha da Tijuca. José do Patrocínio ficou muito chateado, mas Bilac, com uma gargalhada, comemorava o fato de ter sido protagonista do primeiro acidente automobilístico no país!

Em 1900, Fernando Guerra Duval, desfilava pelas ruas de Petrópolis com o primeiro carro de motor a explosão do país: um Decauville de seis cavalos, movido a "benzina". Assim, nascia a história do automóvel no Brasil, com muito humor para variar. Mas, o certo é que em São Paulo, em 1900, o então prefeito, Antônio Prado, instituiu leis regulamentando o uso do automóvel na cidade, já instituindo uma taxa para esse veículo, assim como era feito com os outros meios de transportes; Henrique Santos Dumont, o pioneiro, solicitou ao prefeito isenção do pagamento da recém-instituída taxa, alegando o mau estado das ruas. Houve muito bate-boca entre os dois, e a Prefeitura cassou a sua licença, e também a cobiçada placa "P-1", que acabou parando no carro de Francisco Matarazzo.

Já em 1903, em São Paulo, havia seis automóveis circulando pela cidade, e a prefeitura tornou obrigatória a inspeção dos veículos, para fornecer uma placa de

identificação, que seria, obrigatoriamente, afixada na parte traseira do "carro". Vê-se que o prefeito pensava longe, até a velocidade para o veículo já dispunha de regulamentação: ..."Nos lugares estreitos ou onde haja acumulação de pessoas, a velocidade será de um homem a passo. Em nenhum caso a velocidade poderá ultrapassar a 30 Km/h". Em 1904, criou-se o exame para motoristas, sendo a primeira carta de habilitação, em São Paulo, entregue a Menotti Falchi, dono da Fábrica de Chocolates Falchi.

São Paulo, em 1904, já tinha oitenta e três veículos. No início, os automóveis eram privilégios de uma pequena elite, e causava um inconveniente, que acabou gerando uma nova profissão: o "chauffer", palavra importada, assim como os primeiros motoristas particulares. Era um emprego muito bem remunerado e garantia um excelente tratamento aos seus ocupantes, na maioria estrangeiros.

A primeira corrida automobilística realizada no Brasil foi em São Paulo, no dia 26 de Julho de 1908, no Parque Antártica. Uma multidão, que pagou dois mil réis pela oportunidade, esperava ansiosa pelo vencedor do "Circuito de Itapeirica". Repórteres nacionais e estrangeiros cobriam o evento, que também era o primeiro de toda América do Sul. O grande vencedor foi o paulista Sylvio Penteado, com seu Fiat de 40 cavalos, com uma média de 50 Km/h. Ele cumpriu o trajeto de 70km em uma hora, trinta minutos e cinco segundos.

Neste mesmo ano, o conde francês Lesdain realiza a pioneira travessia Rio-São Paulo, 700 Km. de estradas tortuosas, que ele venceu em trinta e três dias, num carro Brasier de 16 cavalos. Antonio Prado Júnior, no mesmo ano, organiza uma caravana de "bandeirantes sobre rodas de borracha", com destino a Santos (SP) pelo perigoso e abandonado Caminho do Mar, a aventura durou trinta e seis horas.

Em 1908, foi criado o Automóvel Clube de São Paulo, para estimular o automobilismo na cidade. Na mesma época, no Rio de Janeiro, é criado o Automóvel Clube do Brasil. Começava uma história de paixão do povo brasileiro pelos automóveis, uma paixão que se iguala ao "time do coração", à "religião", ao "amor". O carro para o brasileiro é muito mais que um meio de transporte, é uma parte da vida de cada um.

A paixão pelos automóveis logo trouxe a vontade de se fabricar os automóveis aqui mesmo. Em 1907, uma empresa, que se dedicava à fabricação e reparos em carruagens de tração animal, Luiz Grassi & Irmão, montou e colocou em funcionamento, em São Paulo, um Fiat. Coisas de pioneiros... Com US\$25.000

(equivalente a cento e onze Contos de Réis) desembarcava no Brasil a Ford Motors, instalando-se, primeiramente, num armazém alugado na Rua Florêncio de Abreu, São Paulo, com doze funcionários. O primeiro projeto era a montagem do famoso modelo T, aqui, carinhosamente apelidado de "Ford Bigode". E, já no ano seguinte, eram montados os primeiros caminhões, obrigando a empresa a procurar um local maior.

Atualmente, sua unidade principal, localiza-se no Bairro do Taboão, em São Bernardo do Campo (cidade considerada a Detroit brasileira). Em 1925, chega a General Motors, instalando-se, primeiramente, num armazém arrendado, na Avenida Presidente Wilson, no bairro do Ipiranga - São Paulo. Veio com um capital social de dois mil Contos de Réis, de início, tinha capacidade para montar 25 carros por dia, com grande sucesso nas vendas. Ao término desse mesmo ano, a empresa contabilizava 5.597 veículos vendidos, obrigando a fábrica a aumentar a produção diária para 40 veículos. Em 1930, a GM muda para um terreno de 45000 metros quadrados em São Caetano do Sul - São Paulo, onde permanece até hoje.

O presidente Getúlio Vargas, a partir de um documento da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, estabelece que os veículos só poderiam entrar no Brasil totalmente desmontados e sem componentes que já fossem fabricados por aqui. Este foi o primeiro grande impulso para a "Nacionalização e formação de uma Indústria Automobilística no Brasil". Então, chega-se ao Governo de Juscelino Kubitschek, que delega ao Almirante Lucio Martins Meira (nomeado Ministro da Viação e Obras Públicas) a missão de comandar o "Grupo Executivo da Indústria Automobilística" (GEIA), o qual estabelece metas e regras para a definitiva "instalação de uma indústria automobilística no Brasil". Por meio do GEIA eram oferecidos estímulos fiscais e cambiais às empresas interessadas, que deveriam se comprometer com a nacionalização dos veículos aqui fabricados. Os caminhões deveriam ter 90% de seu peso total, em componentes nacionais, e os automóveis 95%. Em pouco tempo, estas metas foram cumpridas e até superadas. O primeiro foi o caminhão Ford dentro do Plano de Nacionalização.

Com Collor na presidência, caem as barreiras alfandegárias e o Brasil é, literalmente, tomado pelos importados, já que o ex-presidente achava os carros nacionais verdadeiras "carroças". Essa quebra de barreiras fez com que a indústria brasileira acordasse de um sono letárgico de anos de protecionismo e renovasse suas linhas, oferecendo lançamentos quase simultâneos de seus produtos mundiais.

Nos dias de hoje, o automóvel possui características como, conforto e rapidez, além de ser bem mais silencioso e muito mais seguro. Os carros vêm passando por inúmeras mudanças, tornam-se cada vez mais cobiçados por grande parte dos consumidores. O processo de fabricação gera milhões de empregos em todo mundo e movimenta muito dinheiro, gerando lucros para as empresas multinacionais que os fabricam.

Com novas tecnologias, observa-se que para conduzir um veículo em nossos dias, não é apenas sentar-se no banco do carro, dar partida e sair em alta velocidade pelas vias públicas, como se no veículo houvesse um piloto automático, ao invés de um homem. Deve haver educação, respeito e consciência. Entende-se que para ser um bom motorista, é preciso ter sólidos conhecimentos técnicos e práticos sobre o veículo, conhecer a legislação vigente no país, ter noção de direção defensiva, mecânica, primeiros socorros e engenharia de tráfego, pois, somente com todos esses elementos reunidos é que se poderá, definitivamente, proporcionar um trânsito em que haja segurança, confiabilidade, tanto aos demais motoristas, quanto aos pedestres.

4.3 LEGISLAÇÃO ATUAL DE TRÂNSITO

A Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, publicada em 24 de setembro e retificada em 25 de setembro de 1997, entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998. Essa lei institui o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e atribui competência ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN para regulamentá-la, ao contrário do que ocorreu na legislação anterior, que atribuiu ao Poder Executivo, genericamente, essa tarefa.

Assim, o Código de Trânsito Brasileiro é uma lei que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários desse complexo sistema. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

O Código de Trânsito Brasileiro foi alterado pela Lei 9.602/98, na mesma data em que entrou em vigor, ou seja, em 22 de janeiro de 1998.

Estabelece, no Art. 1º § 2º, O Código de Trânsito Brasileiro – CTB, em vigor desde janeiro de 1998, que o trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e no § 5º, do artigo em análise, que os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente.

Entre suas finalidades, o Código de Trânsito Brasileiro destaca a educação, incluindo a proteção ambiental (Art. 5º e 6º) e as competências dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 14, 19, 20, 21, 22 e 24) os quais incluem ações de estímulo, orientação e execução de campanhas educativas de trânsito.

O capítulo VI é dedicado especialmente à Educação de Trânsito. Ele fixa que a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito (Art. 74).

Portanto, percebe-se que dada a importância do trânsito para a vida das pessoas, é preciso que o Poder Público viabilize um trânsito em condições seguras, sendo um dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito a adoção de políticas e ações dentro de suas respectivas competências com vistas ao atendimento deste mister. Não se pode olvidar que o direito a um trânsito seguro está elevado à categoria de um direito fundamental, pois está intimamente ligado com a vida e à segurança das pessoas que, no cotidiano, se utilizam deste espaço público disciplinado pelo CTB.

Diante disso, exsurge ao Poder Público uma enorme gama de obrigações consistentes em garantir um trânsito em condições seguras, de forma que possa coibir acidentes, propiciar trafegabilidade aos veículos, segurança aos pedestres, propor e acompanhar campanhas educativas.

4.3.1 O Sistema Nacional de Trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro incumbiu o Sistema Nacional de Trânsito – conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos

Municípios – a proposição das diretrizes da Política Nacional de Trânsito. A Política Nacional de Trânsito manifesta, por meio dos objetivos e diretrizes, o anseio de toda a sociedade brasileira na reversão de um quadro alarmante de violência no trânsito, representada por um alto índice de acidentalidade e mortes, especialmente entre a população mais jovem.

Brasil (2008, p.8) apresenta o Código de Trânsito Brasileiro, já no seu início, o conceito do Sistema Nacional de Trânsito, bem como apresenta seus objetivos:

Art. 5º do CTB - O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;

II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;

III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Percebe-se, sistematicamente, a força do Sistema Nacional de Trânsito, seus objetivos são completos e muito bem estabelecidos, pelo menos teoricamente. No entanto, alguns anos já se passaram da entrada em vigor do CTB, e o presente demonstra que muita coisa ainda continua somente na teoria, isto é, só na escrita.

4.3.2 Normas Gerais de Circulação e Conduta

As normas gerais de circulação e conduta estão contidas no capítulo três da lei nº 9503/97 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, tendo incluído em seu texto os artigos 26 até o de número 67, os quais se fossem sempre seguidos pelos condutores de veículos, haveria uma grande redução na quantidade de acidentes de trânsito. O problema é que muitas pessoas somente estudam para tirar a Carteira Nacional de Habilitação pela primeira vez, após isso, acham que já são motoristas

perfeitos, que nunca mais irão precisar ler as normas de trânsito ou se atualizarem nas modificações e somente se interessam quando o assunto envolve dinheiro, ou exista a necessidade de um novo exame, ou outra atividade para não perder a Carteira.

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico, é uma negociação permanente coletiva e conflituosa, e essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais. A disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política, depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder.

O trânsito atual é um verdadeiro caos, pessoas apressadas tentando chegar o mais rápido possível em seu destino, esquecendo que se devem comportar com educação, com cordialidade, atitudes que evitariam muitas tragédias. Lamenta-se que as pessoas não têm consciência de que este é um assunto sério e muitíssimo grave. A consciência surge, às vezes, somente diante de um sinistro, do qual esta é vítima.

Os acidentes de trânsito trazem grande ônus para a economia do país, os usuários das vias públicas causam problemas, mas também sofrem suas consequências. Assim, a luta que se estabelece no trânsito é acirrada, mais ou menos previsível, conforme as pessoas sintam-se ou não iguais perante seus direitos à circulação do trânsito. Ao invés de ceder espaço a quem não tem este privilégio, como os pedestres, ele exige prioridade, força a passagem, demonstrando a sua ignorância.

Um fator importante nos acidentes de trânsito é a inexperiência do condutor, sendo que um grande número deles não foi treinado a reagir em situações de emergência. Quando esta situação acontece, o motorista nunca sabe o que fazer, por isso, antes de ser autorizado a dirigir ou pilotar um veículo, deveria receber um treinamento mais eficiente, passar por exames mais rigorosos, ter realmente condições para encarar o trânsito de frente.

O principal papel do condutor, do pedestre, do passageiro, daqueles que se utilizam das vias públicas é o relacionamento humano. Deveres, responsabilidades e respeito às regras de circulação e à legislação de trânsito têm o intuito de tornar as vias públicas um ambiente social, humano e, principalmente, disciplinado.

4.4 TRÂNSITO - DEFINIÇÃO TÉCNICA

O trânsito caracteriza-se pela relação homem-necessidade de circulação, num contexto determinado. Transitar é uma necessidade de todo ser humano. Todos, portanto, são usuários do trânsito, independente do papel que estejam desempenhando.

Brasil (2008, p. 6) no Cap. I das Disposições Preliminares, Art. 1º, §1º, assim define trânsito: "utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga."

Sob essa acepção, o trânsito se constitui num complexo sistema de relações dos homens entre si, e desses com o espaço no qual interagem.

Considerando esse enfoque, é importante enfatizar que o crescimento das cidades gerou um maior número de veículos circulando, de pessoas transitando, fazendo com que os problemas cresçam nas mesmas proporções, comprometendo a mobilidade e a acessibilidade aos espaços destinados ao tráfego.

4.5 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Conforme Luz (2005, p.21), o conceito de acidentes no trânsito:

"é o incidente involuntário do qual participam, pelo menos, um veículo em movimento; pedestres e elementos fixos, isolado ou conjuntamente, ocorrido numa via terrestre, resultando danos ao patrimônio, lesões físicas ou morte; e ainda que é todo acontecimento ou o evento ocorrido em uma via terrestre do qual participe pelo menos um veículo de via terrestre e resulte em danos pessoais ou materiais.

"É ainda todo o fato ocorrido entre veículos e pessoas ou animais, e entre veículos e obstáculos, em vias terrestres abertas à circulação pública e que resultem em danos materiais ou pessoais às partes envolvidas ou a terceiros"

Entende, alguns autores que trânsito ou tráfego é o movimento de pedestres, veículos ou animais sobre vias terrestres, isto é, a dinâmica do deslocamento físico de pessoas, animais e veículos no seu aspecto individual.

Para fins de estatísticas, os acidentes de trânsito são classificados em tipos e modalidades.

O acidente simples envolve somente uma unidade de tráfego, é o caso de um veículo que abandona sua via e choca-se contra um obstáculo fixo. Já o acidente múltiplo é aquele que ocorre com mais frequência, envolve duas ou mais unidades de tráfego, tais como nas colisões, atropelamentos e abalroamentos.

O acidente sem contato ocorre quando uma unidade de tráfego contribui para o acidente, mas não interage plenamente com a outra, isto é, sem que haja um contato físico. É o caso de um veículo que, imprevisivelmente, entra na mão de direção de outro veículo, provocando, assim, um desvio brusco deste, desencadeando assim um acidente de trânsito.

Os acidentes graves são acidentes que resultam em vítimas ou apenas danos, mas de grande monta, ou, ainda, aqueles em que há indícios de ilícitos penais ou crimes.

Existe uma nomenclatura própria utilizada para tipificar as principais modalidades de acidentes de trânsito. Embora alguns desses termos possam não ser os mais apropriados, foram consagrados pelo seu uso em todo território brasileiro, sendo empregados por diferentes gerações e transmitidos por meio dos tempos.

O abalroamento classifica-se naquele acidente em que um veículo em movimento sofre o impacto de outro veículo, também em movimento, lateral ou transversalmente. Tem-se, assim, o abalroamento lateral, quando os veículos transitam na mesma direção, podendo ser no mesmo sentido ou em sentido contrário, e o abalroamento transversal, quando os veículos transitam em sentido que se cruzam.

A colisão é o tipo de acidente em que há impacto com veículos em movimento. Há três tipos: a primeira é a colisão frontal, quando os veículos estão em sentidos opostos; a segunda é a colisão traseira, quando os veículos transitam no mesmo sentido, ou, excepcionalmente, em sentido contrário, de marcha ré; e a terceira é a colisão semifrontal, quando o ponto de impacto é verificado próximo aos ângulos.

Choque é o impacto entre dois veículos em movimento, podendo ser frente a frente, quando os veículos circulam em sentidos opostos; ou no mesmo sentido, neste caso, o veículo que vai atrás é que provoca o impacto na parte traseira do veículo que vai à frente, havendo impulsão do primeiro sobre o segundo.

Quando o veículo em movimento gira em torno de si mesmo, em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, ocupando depois a posição normal ou de tombamento, a denominação é de capotamento. Já o tombamento ocorre quando um veículo em movimento tomba lateral ou frontalmente. E o atropelamento é o tipo de acidente de trânsito múltiplo, no qual um veículo colide contra uma pessoa, podendo ser citado também o atropelamento de animal, acidente em que um veículo em movimento atropela um semovente.

Precipitação é a queda livre de um veículo por ação da gravidade e ocorre por causas diversas, como manobras bruscas e perda de direção do veículo. Ocorre engavetamento quando três ou mais veículos, os quais transitam no mesmo sentido e pela mesma via, envolvem-se em várias colisões traseiras.

Incêndio é o fogo que irrompe no veículo em trânsito. Porém, não será considerado incêndio em veículos estacionados. É considerado queda de passageiro quando a pessoa embarcando, desembarcando, ou estando no interior (sentada ou em pé) ou na parte externa do veículo, venha a sofrer ferimento em decorrência da variação do movimento imprimido pelo veículo que ocupava.

A queda de moto consiste na queda do veículo de duas ou três rodas (bicicleta, motociclo, motoneta, ciclomotor e triciclos); e a queda de veículo ocorre quando um veículo se precipita, sofrendo uma queda de nível em que se encontrava transitando.

Já queda de objeto ocorre quando um objeto qualquer venha a cair sobre um veículo que esteja em trânsito; equipara-se a este acidente, o derramamento de carga.

Classifica-se acidente complexo aquele que ocorre quando, em um único sinistro, em virtude dos resultados, verifica-se a existência de dois ou mais tipos de acidentes. Ocorre também quando existir um acidente de trânsito cujas características não se encaixem nos tipos de acidentes anteriormente definidos.

Tudo isso ocorre em pequenos intervalos de tempo, semelhante a “um piscar de olhos”, aproximadamente dois décimos de segundo, os ocupantes são arremessados para o teto, pára-brisa, volante de direção, e mesmo para fora dos

veículos. Para evitar que isso aconteça e como forma de prevenir, idealizou-se o cinto de segurança, air-bag, e muitos outros que poupam os motoristas e passageiros. Mas, a imprudência e a negligência prevalecem sobre todos os equipamentos produzidos para proteger e salvar vidas.

Para Lazarri (2005), estudos indicam que os acidentes de trânsito ocorrem em consequência de três fatores básicos, que podem ser chamados de triângulo assassino: “ a) Imprudência - quando o condutor faz errado o que sabe fazer certo; b) Imperícia - quando o motorista faz errado. porque não sabe fazer certo; c) Negligência - o motorista não faz nada de errado, mas deixa de fazer o certo.”

Grande maioria dos motoristas brasileiros convive com um comportamento de autoconfiança, achando que acidentes de trânsito só acontecem com os outros, nunca com eles. Ultrapassar em locais proibidos, não respeitar as normas de trânsito, nem a sinalização é comportamento gerador de acidentes, que caracteriza imprudência.

A imperícia, que também causa grandes e violentos acidentes no trânsito, merece outro tipo de atenção. Quando o condutor do veículo faz errado, porque não sabe fazer certo, é devido a sua má formação como motorista e à facilitação da Carteira de Habilitação em grande maioria dos casos.

Os centros de Formação de Condutores no Brasil preocupam-se em ensinar ao aluno como obter a habilitação, e infelizmente, não como dirigir.

Adquirindo carteira sem as mínimas condições de conduzir um veículo, o motorista acha estar fazendo certo, passando a ter uma ilusão de que é conhecedor das formas e normas do trânsito.

Quando não faz nada de errado, mas deixa de fazer o certo, o condutor é negligente, podendo causar sérios acidentes de trânsito. Como exemplo, tem-se o proprietário que deixa seu carro em mau estado de conservação, podendo, a qualquer momento, causar um acidente. São várias as consequências dos acidentes de trânsito, além dos aspectos materiais e familiares, há de se considerar, também, os aspectos emocionais que envolvem pessoas.

4.5.1 Custo Sócio-Econômico dos Acidentes de Trânsito

O conhecimento do custo sócio-econômico dos acidentes é indispensável para alertar a sociedade sobre o vulto do problema, bem como para o cálculo da viabilidade das medidas de redução ou de prevenção. É importante não subestimar o custo sócio-econômico dos acidentes, pois isto levaria erradamente a inviabilizar projetos.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) realizou em 2006, o projeto "Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras". O trabalho utilizou dados referentes aos acidentes ocorridos em 2004 e 2005. De acordo com a pesquisa, o custo total dos acidentes em rodovias chega a R\$ 24,6 bilhões. Sendo que nas rodovias federais, estima-se um gasto de R\$ 8,1 bilhões e nas estaduais esse número chega a R\$ 16,5 bilhões. A pesquisa constatou que o custo médio do acidente com feridos fica em torno de R\$ 90 mil e, com vítimas fatais, esse valor chega a R\$ 421 mil. Os custos médios relativos às pessoas incluem custos de perda de produção, cuidados com a saúde (pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar) e remoção / traslado. Já os custos relativos aos veículos envolvem danos materiais, perda de carga e remoção / guincho.

No geral, os custos incluem: danos materiais (veículos, objetos, equipamentos); custos médico-hospitalares; operação de sistemas de atendimento; custos de congestionamento; despesas de funerais; administração de seguros; custo administrativo de processos judiciais e perda de rendimentos futuros.

Os resultados da pesquisa foram apresentados a representantes dos Ministérios da Saúde, Transportes, Cidades, Polícia Rodoviária Federal. O IPEA (2006) " relembrou a importância do estudo para a elaboração de políticas mais eficientes para a redução de acidentes de trânsito."

Os gastos em acidentes nas rodovias, somados às perdas de vidas, já justificam toda e qualquer medida de governo na educação, fiscalização, sinalização, e especificamente em campanhas educativas de trânsito.

4.5.2 Seguro Obrigatório para Veículo Automotor

Ignorado por muitos, ou justificadamente desconhecido pelo cidadão, o Seguro Obrigatório já foi o vilão de donos de hospitais, agentes de seguros, funcionários de funerárias e outros. Tudo motivado pelo desconhecimento do direito ao seguro pelo cidadão envolvido em um acidente de trânsito em que venha a sofrer uma lesão. O próprio nome do Seguro Dpvat é esclarecedor: Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre. Isso significa que o Dpvat é um seguro que indeniza vítimas de acidentes causados por veículos que têm motor próprio (automotores) e circulam por terra ou por asfalto (vias terrestres). Observe que, nessa definição, não se enquadram trens, barcos, e aeronaves.

É por isso que acidentes envolvendo esses veículos não são indenizados pelo Seguro Dpvat. A mesma definição menciona que o Seguro Dpvat cobre danos pessoais, o que significa que não há cobertura para danos materiais, como roubo, colisão ou incêndio do veículo.

Outro dado importante é que o Seguro Dpvat é obrigatório, porque foi criado por lei, em 1974. Essa lei (Lei 6.194/74) determina que todos os veículos automotores de via terrestre, sem exceção, paguem o Seguro Dpvat. A obrigatoriedade do pagamento garante às vítimas de acidentes com veículos o recebimento de indenizações, ainda que os responsáveis pelos acidentes não arquem com essa responsabilidade.

O Seguro Dpvat oferece três coberturas: A primeira, por morte decorrente de acidente envolvendo veículos automotores de via terrestre ou cargas transportadas por esses veículos. A segunda, por invalidez permanente total ou parcial decorrente de acidente envolvendo veículos automotores de via terrestre ou cargas transportadas por esses veículos. O valor da indenização é calculado com base no percentual de invalidez permanente, enquadrado na tabela de Normas de Acidentes Pessoais. Para esse efeito, leva-se em consideração o laudo médico emitido ao fim do tratamento e, conforme a necessidade, o laudo pericial. E a terceira, por despesas de assistência médicas e suplementares (DAMS) decorrentes de tratamento realizado, sob orientação médica, por motivo de acidente envolvendo veículos automotores de via terrestre ou por cargas transportadas por esses

veículos. A cobertura de DAMS prevê o reembolso de despesas devidamente comprovadas.

Os valores de indenização do Seguro Dpvat, são definidos pelo Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP, órgão vinculado ao Ministério da Fazenda. O pagamento destes valores em reais - e não em salários mínimos - foi ratificado pela Lei 11.482/07. Por morte: R\$ 13.500,00, por Invalidez Permanente até R\$ 13.500,00 e as Despesas Médicas e Hospitalares até R\$ 2.700,00. O Seguro Dpvat é válido para a cobertura de acidentes ocorridos entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de cada ano, ainda que o pagamento não seja feito no primeiro dia útil do ano.

Qualquer vítima de acidente envolvendo um veículo automotor de via terrestre - ou seu beneficiário - pode requerer a indenização do Seguro Dpvat. Pedir a indenização do Seguro Dpvat é simples. Mesmo que o motorista do veículo fuja do local do acidente e que ninguém anote a placa do veículo, a vítima tem direito à indenização do Seguro Dpvat.

A indenização de acidentes, envolvendo veículos não identificados, obedece à regras específicas, sobre as quais basta consultar as seguradoras conveniadas. A cobertura do Seguro Dpvat não está vinculada às regras de trânsito. As indenizações são pagas independentemente de apuração de culpa, desde que haja vítimas, transportadas ou não pelo veículo automotor. Não importa quantas vítimas o acidente provoque. O Seguro Dpvat indeniza todas, uma a uma, individualmente. Não há limite de vítimas, nem de valores de indenização para um mesmo acidente.

Com a entrada em vigor da Lei 11482/07, a definição dos beneficiários de morte depende da data em que o acidente ocorreu. Veja como isso se aplica.

Acidentes ocorridos até 28.12.2006, os beneficiários seguem a seguinte ordem quanto ao direito de receber a indenização: em primeiro lugar, o cônjuge ou companheiro (a); na falta deste, os filhos; na falta destes, os pais ou avós e, na falta destes, por fim, tios ou sobrinhos da vítima.

Acidentes ocorridos a partir de 29.12.2006, os beneficiários são, simultaneamente, o cônjuge e/ou o (a) companheiro (a), e os herdeiros da vítima. Havendo mais de um herdeiro, a cota será dividida entre eles, em partes iguais.

Quem determina que todo proprietário de veículo deve pagar, regularmente, o Seguro Dpvat é a Lei 6.194/74. Esta lei determina que o Seguro Dpvat deve ser pago todos os anos, juntamente com a cota única ou primeira parcela do IPVA.

O prêmio dos veículos de transportes coletivos, conforme a mesma resolução, deve ser pago em parcela única. Ao instituir o Seguro Dpvat como obrigatório, a Lei 6.194/74 estabeleceu que todos os proprietários de veículos automotores devem pagá-lo, sem exceção.

Proprietários de veículos roubados ou que tiveram perda total (por motivo de incêndio ou colisão, por exemplo) devem solicitar ao Departamento de Trânsito estadual que efetue a baixa do veículo do seu cadastro ativo. Se não o fizerem, continuarão recebendo a cobrança do Seguro Dpvat;

Reboque e semi-reboque não pagam o Seguro Dpvat quando não têm motor próprio, ou seja, quando não se tratam de veículos automotores. No caso, o seguro é pago pelo proprietário do veículo tracionador do reboque ou semi-reboque, por tratar-se esse, sim, de um veículo automotor.

O veículo inadimplente poderá ter problemas com a fiscalização, pois não será considerado devidamente licenciado. Além disso, em caso de acidente, o proprietário não terá direito à cobertura, não estando, contudo, isento de ressarcir as indenizações pagas às vítimas. E para esses conflitos está a justiça à disposição.

4.5.3 Fundo Nacional de Segurança no Trânsito

O Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito - FUNSET é um fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, em vigor desde 22 de janeiro de 1998, o qual estabelece em seu artigo 320, parágrafo único, que o percentual de 5% (cinco por cento) do valor das multas de trânsito deve ser depositado mensalmente, na conta do FUNSET, criado pela Lei nº 9.602 de 21 de janeiro de 1998 e regulamentado pelo Decreto nº 2.613, de 03 de junho de 1998, os quais estabelecem a gestão do referido fundo ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN.

Recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito são constituídos pelo percentual de 5% das multas de trânsito arrecadadas pela União, Estados, DF e Municípios; certificação de Adequação à Legislação de Trânsito; contratos de Receitas (prestação de serviços tecnológicos); licenciamento de

Instituições Técnicas Licenciadas; custos operacionais do Registro Nacional de Infrações de Trânsito - RENAINF; e outros previstos no art. 6º da Lei nº 9.602 e no art. 3º do Decreto nº 2.613/98.

Os recursos arrecadados para o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito serão aplicados conforme art. 4º do Decreto nº 2.613/98. A Resolução Contran nº 191, de 16 de fevereiro de 2006, dispõe sobre aplicação das receitas arrecadadas com a cobrança das multas de trânsito, conforme o Código de Trânsito Brasileiro.

Brasil (2008, p.42),reporta o Código de Trânsito Brasileiro (CTB):

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito.

Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

O artigo referido esclarece em que deve ser aplicada a receita arrecada com a cobrança das multas de trânsito. Alguns promotores públicos já estão fiscalizando. É um bom caminho.

A resolução nº 265 do Conselho Nacional de Trânsito é um bom exemplo do governo, apesar de levar dez anos para a sua entrada em vigor.

RESOLUÇÃO Nº 265, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2007.

Dispõe sobre a formação teórico-técnica do processo de habilitação de condutores de veículos automotores elétricos como atividade extracurricular no ensino médio e define os procedimentos para implementação nas escolas interessadas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a Coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e Considerando a necessidade de medidas complementares para o cumprimento do disposto nos artigos 74 e 79 do Capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando o disposto na Política Nacional de Trânsito em sua diretriz que visa aumentar a segurança e promover a educação para o trânsito junto às instituições de ensino; Considerando a importância de desenvolver valores, integrando o jovem ao sistema trânsito em seus diferentes papéis; (grifo nosso)

Considerando a necessidade de melhoria no processo de formação de condutores;

Considerando o que consta do processo nº 80001.015595/2005-40, resolve:

Art. 1º Instituir a formação teórico - técnica do processo de habilitação de condutores, como atividade extracurricular em escolas de ensino médio, de acordo com os conteúdos estabelecidos na Resolução 168/04 CONTRAN.

Art. 2º A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade com esta Resolução, será reconhecida como o curso de formação teórico – técnica, necessário para que o aluno possa submeter-se ao exame escrito de legislação de trânsito para, se habilitado, conduzir veículo automotor.

Art. 3º As escolas interessadas no desenvolvimento e na execução desta atividade extracurricular, cientes das condições estabelecidas no Anexo I desta Resolução, devem solicitar autorização junto ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, na forma dos documentos constantes do Anexo II desta Resolução.

Parágrafo único. Cabe ao órgão ou entidade executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal examinar a documentação apresentada, fiscalizar as condições físicas e materiais da escola requerente, estabelecer, quando necessário, exigências a serem cumpridas em prazo determinado e conceder autorização, conforme Anexo III.

Art. 4º A escola autorizada expedirá certificado de participação na atividade extracurricular, conforme Anexo IV desta Resolução, aos alunos com frequência igual ou superior a 75% (setenta e cinco por cento).

Parágrafo único. A escola deverá encaminhar ao órgão que a autorizou, os certificados expedidos, acompanhados de relação nominal dos alunos, conforme Anexo V desta Resolução, para fins de autenticação.

Art. 5º De posse do certificado referido no art. 4º desta Resolução, o interessado em obter a Permissão para Dirigir Veículo Automotor, desde que preencha os requisitos exigidos no art. 140 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, poderá encaminhar-se ao órgão executivo de trânsito responsável e dar início formal ao processo de habilitação.

Parágrafo único. No caso de reprovação no exame escrito prestado no órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal, o candidato deverá frequentar curso de formação de condutor, nos moldes da legislação vigente.

Art. 6º Compete ao órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal o controle, a fiscalização e a execução da atividade extracurricular prevista nesta Resolução.

A presente resolução revogou a anterior nº 120/2001, totalmente mal feita, de um texto inoperante e improdutivo, por exemplo: Aos alunos cuja avaliação for considerada satisfatória pela Equipe. Satisfatória pela equipe, o que é isso? ...entende... Já a presente resolução apresenta maior solidez, clareza nos seus objetivos, quando diz que pretende desenvolver valores, integrando o jovem ao sistema trânsito, em seus diferentes papéis; peca, porém, no quesito de faculdade para as escolas. Para escolas particulares, faculdade, mas para as públicas, obrigatoriedade, e já.

4.6 A RELEVÂNCIA DO SOCORRO MÉDICO PRESTADO PELO CORPO DE BOMBEIROS NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.

Constitucionalmente, o Corpo de Bombeiros tem a missão legal da prevenção e combate a incêndios entre outras. Na prevenção, atua por meio da análise de projetos arquitetônicos, de prevenção de incêndios e realiza vistorias periódicas em todos os estabelecimentos comerciais e industriais no Estado. Para dar frente a esta demanda de serviço, o Corpo de Bombeiros deve estar preparado com os recursos materiais necessários e investir no capital humano para a realização da atividade.

Além das atividades acima registradas executa uma atividade de suma importância, por meio do Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência, que atualmente tem salvado muitas vidas.

Segundo a Constituição Federal (BRASIL, 2008,p.75) em seu Art:

Art. 144 - A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal;
- IV - polícias civis;
- V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

§ 5º - Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública; aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em lei, incumbe a execução de atividades de defesa civil. (grifo nosso)

Este artigo define, com clareza, que é dever do estado a preservação de ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, ou seja, manter o patrimônio e as pessoas livres do perigo e ilesas.

De acordo com Accioly (2009), o Estado do Paraná, sensível à necessidade pública da criação de um serviço de atendimento pré-hospitalar voltado especificamente ao trauma em emergência, iniciou por meio da portaria Interministerial nº.18, de 25 de maio de 1987, a implantação do Programa Nacional de Atenção ao Acidentado de Tráfego, com um projeto piloto na região de Curitiba-PR. Tal projeto piloto levou à necessidade de dimensionar o

problema, qualificando e quantificando os acidentes de trânsito e o atendimento prestado às vítimas. Em março de 1990, foi assinado um Convênio de Cooperação técnica para a implantação de Atendimento Pré-Hospitalar, tendo como participantes a Secretaria Estadual de Saúde (SESA) do Estado do Paraná, a Secretaria Municipal de Saúde da cidade de Curitiba e a Secretaria Estadual de Segurança Pública (SESP) do Estado do Paraná. O serviço seria implementado por meio do Corpo de Bombeiros da Capital.

Para tanto, readequaram-se alguns serviços no Corpo de Bombeiros, cujo foco principal era o de formar socorristas, para guarnecerem as ambulâncias disponíveis no Corpo de Bombeiros da Capital. O elemento humano ora empregado deveria ter, a princípio, um biótipo próprio, contendo alguns atributos, como preparo técnico e força física, aliados à destreza e inteligência, capacidade de trabalhar em grupo, além de ser dotado de iniciativa e liderança.

A necessidade pública da criação de um serviço especializado para atender as vítimas do acidente automobilístico e de trauma em geral era gritante, pois, além de atingir fatores humanos, alcança também fatores econômicos, com gastos elevados no tratamento e recuperação do acidentado. O homem bombeiro militar era o mais indicado, pelos atributos físicos e pela natureza do serviço ser aquartelado, uma vez que o bombeiro só se desloca após acionado e com direcionamento certo, possibilitando, assim, um menor tempo de resposta e que seus homens fiquem treinando e à disposição da comunidade.

O Estado do Paraná, por meio da Lei 14.851/05, criou o Serviço Integrado e Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE), cujo objetivo principal foi o de legalizar um serviço que já vinha praticando de maneira experimental por meio do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar em Curitiba.

Criou para tanto, por meio da lei, as funções específicas, objetivando uma melhor especialização de seus agentes na área de atendimento pré-hospitalar.

Na Constituição do Estado do Paraná (PARANÁ, 2005), em seus Artigos 46 e 48 trata o seguinte:

Art. 46. A Segurança Pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida, para a preservação da ordem pública e incolumidade das pessoas e do patrimônio, pelos seguintes órgãos:

- I - Polícia Civil;
- II - Polícia Militar.

Parágrafo Único. O Corpo de Bombeiros é integrante da Polícia Militar.

Art. 48. A Polícia Militar, força estadual, instituição permanente e regular, organizada com base na hierarquia e disciplina militares, cabe a polícia ostensiva, a preservação da ordem pública, a execução de atividades de defesa civil, prevenção e combate a incêndio, buscas, salvamentos e socorros públicos, o policiamento de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais, além de outras formas e funções definidas em lei.

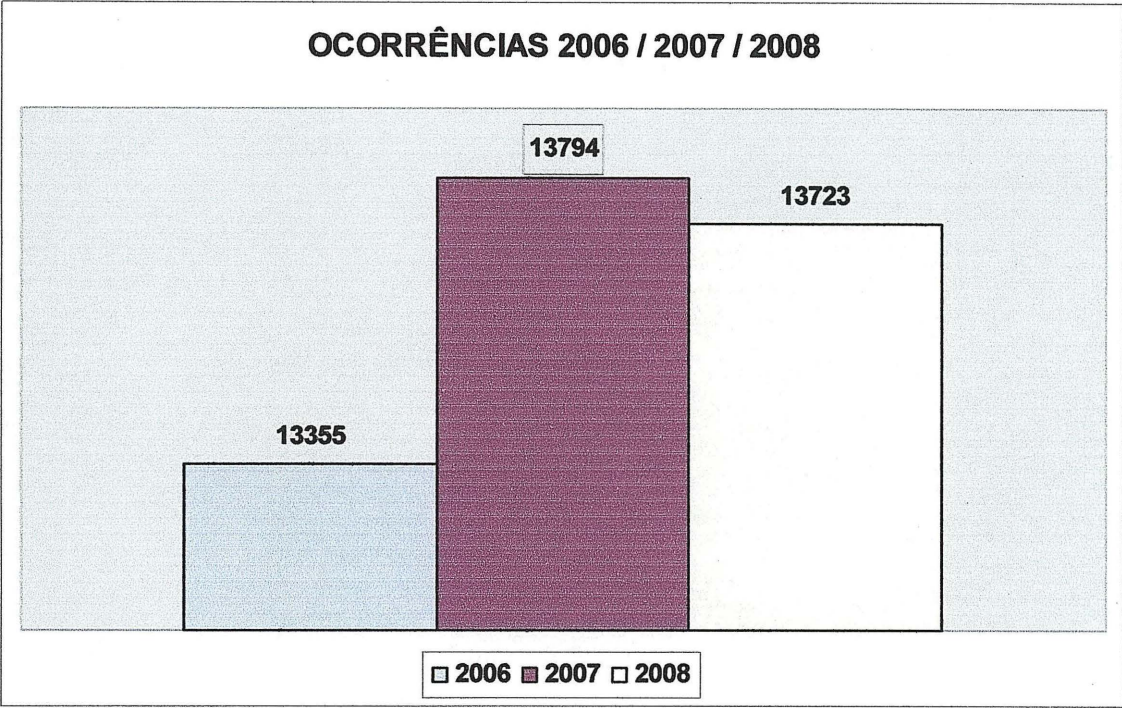
Observa-se nestes artigos constitucionais o reforço de que a Segurança Pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, exercida para preservação da ordem pública e incolumidade das pessoas e do patrimônio.

A sociedade cobra e as instituições públicas precisam prestar um serviço cada vez mais competente, porém sem perda de eficiência, sempre com ações que busquem constantes melhorias.

Ora, o Corpo de Bombeiro é um órgão que deveria se preocupar mais com a prevenção dos acidentes de trânsito, entretanto, não se verifica nenhum estudo neste caminho. Onde se faz presente uma guarnição do corpo de bombeiro, o socorro às vítimas de acidentes de trânsito está garantido, e essa percepção poderia começar bem antes. Qual então o óbice na preocupação das causas dos acidentes.

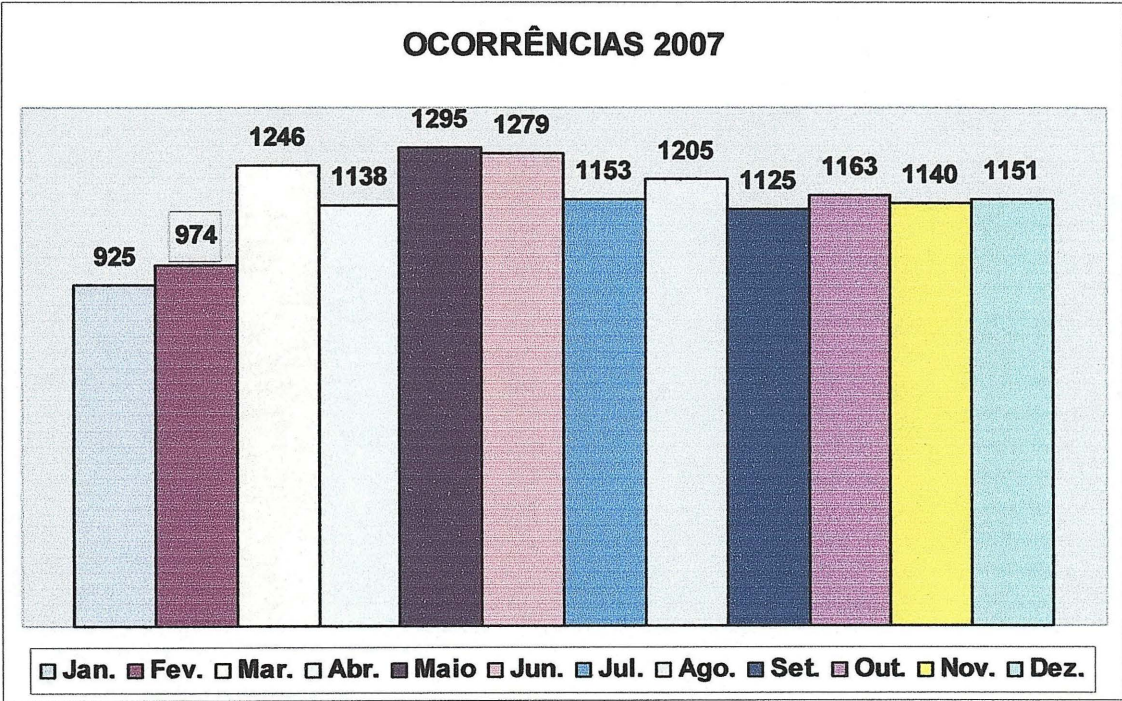
Segundo o tenente Marlon Luiz Pensak, chefe do setor de comunicação social do 5º Grupamento de Bombeiros de Maringá-PR, o Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma em Emergência (SIATE) atendeu no mês de junho de 2009, em média, uma vítima de acidente de trânsito a cada 1h30min na cidade de Maringá-Pr. No ano de 2007, foram 2.189 vítimas de acidente de trânsito atendidas pelo SIATE de Maringá-PR, já no ano de 2008, foram 2.189 vítimas atendidas.

Já no Estado do Paraná, em 2006, foram 13.355; no ano de 2007, um total 13.794; e no ano de 2008, não muito distante do ano anterior, com uma redução, foram 13.722 ocorrências de atendimento de acidentes de trânsito. Conforme ilustração do gráfico a seguir.



Fonte: BM-3 do Corpo de Bombeiros.

Como exemplo, a quantidade, mês a mês, no ano de 2007, do total de ocorrências de atendimento de acidentes de trânsito pelo corpo de Bombeiros no Estado do Paraná.



Fonte: BM- 3 do corpo de Bombeiros.

O Estado do Paraná é um dos Estados brasileiros pioneiros neste tipo de atendimento, prestando um atendimento de qualidade através do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Paraná, com apoio de outras Instituições, como a Secretaria Estadual de Saúde e as Prefeituras conveniadas.

5 ANÁLISE DAS RECENTES CAMPANHAS EDUCATIVAS PARA O TRÂNSITO.

5.1 Campanhas Educativas de Trânsito – Texto e Contexto

O primeiro Código de Trânsito do Brasil data de 1941 e, ao longo de seus 12 capítulos, em nenhum momento aludia ao tema educação. As primeiras referências foram trazidas pelo Código Nacional de Trânsito, instituído pela Lei nº. 5.108 de 21 de setembro de 1966, que mencionava acanhadamente a exigência de um representante do Ministério da Educação e Cultura na composição do Conselho Nacional de Trânsito, a previsão de campanhas educativas de trânsito e, por fim, a divulgação de noções de trânsito nas escolas primárias e médias do País.

Brasil (2008, p.22),de acordo com o art. 74 do Código de Trânsito Brasileiro:

A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. O parágrafo 1º diz: É obrigatória a existência de Coordenação Educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito. O parágrafo 2º: Os órgãos ou entidades de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

A educação para o trânsito deve ser promovida desde a pré-escola ao ensino superior, por meio de planejamento e ações integradas entre os diversos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito e do Sistema Nacional de Educação.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, mediante proposta do Conselho Nacional de Trânsito e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, cabe ao Ministério da Educação, promover a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar sobre segurança de trânsito, além de conteúdos de trânsito nas escolas de formação para o magistério e na capacitação de professores e multiplicadores.

A formação e a capacitação de condutores e instrutores dos Centros de Formação de Condutores - CFCs é outro campo a se priorizar, para que as exigências do Código de Trânsito Brasileiro possam ser cumpridas com eficiência, e possam fazer parte do currículo dos cursos a discussão da cidadania e de valores.

A mobilidade do cidadão no espaço social, centrada nas pessoas que transitam e não na maneira como transitam, é ponto principal a ser considerado, quando se abordam as questões do trânsito, de forma a considerar a liberdade de ir e vir, de atingir-se o destino que se almeja, de satisfazer as necessidades de trabalho, de lazer, de saúde, de educação e outras.

Sob o ponto de vista do cidadão que busca melhor qualidade de vida e o seu bem-estar social, o trânsito toma nova dimensão. Deixa de estar associado, de forma preponderante, à idéia de fluidez, de ser relacionado apenas aos condutores de veículos automotores e de ser considerado como um fenômeno exclusivo dos grandes centros urbanos, para incorporar as demandas de mobilidade peculiares aos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, os portadores de necessidades especiais e os idosos.

O direito de todos os cidadãos de ir e vir, de ocupar o espaço público e de conviver socialmente nesse espaço, são princípios fundamentais para compreender a dimensão do significado expresso na palavra trânsito. Tal abordagem, ampliando a visão sobre o trânsito, considera-o como um processo histórico-social que envolve, principalmente, as relações estabelecidas entre as pessoas e o espaço, assim como as relações das pessoas entre si.

Rizzardo (2007, p.37) diz que:

A violência no trânsito e a drástica redução da qualidade de vida no meio urbano, consequência direta dos problemas de mobilidade e ordenamento, leva à necessidade de adoção de novos modelos de desenvolvimento urbano e de transporte, e da introdução, nas políticas públicas, dos preceitos de sustentabilidade e desenvolvimento.

Longe dos grandes centros, também vivem pessoas que se locomovem, muitas vezes em condições precárias, sobre lombos de animais, em carrocerias de pequenos veículos, a pé, em vias inadequadas, muitas vezes, sem condições mínimas de segurança.

Historicamente, o trânsito foi tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, carecendo de um tratamento no campo da engenharia, da administração do comportamento e da participação social. Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie e do caos.

O conceito de cidadania implica conflitos, já que, de um lado, está a idéia fundamental de indivíduo, e de outro, regras universais - um sistema de leis válido para todos em todo e qualquer espaço social. Assim considerando, é fundamental

destacar a dimensão de cidadania inserida no trânsito, uma vez que este configura uma situação básica de diferença, diversidade, equidade, tolerância e de direitos humanos.

Diferentemente de algumas outras normas sociais, que podem ser rompidas ou ignoradas sem que ninguém perceba, as normas de trânsito produzem um efeito imediato, levando, sua obediência ou não, à manutenção da qualidade de vida do cidadão e da coletividade, ou a resultados desastrosos. Com isso, o trânsito configura-se em uma notável escola de e para a democracia.

No sentido do exercício democrático é que se coloca a pertinência e a legitimidade da participação da sociedade na discussão e na proposição de ações referentes ao trânsito, tido como fenômeno resultante da mobilidade dos cidadãos. É crescente a movimentação da coletividade buscando organizar-se. Por sua vez, os governos, nos diversos níveis, paulatinamente, vêm abrindo espaços e oportunidades à participação popular.

Priorizar e incentivar a participação da sociedade e promover a produção e a veiculação de informações claras, coerentes e objetivas, significa, assim, construir um ambiente favorável à implantação de uma nova cultura, orientada ao exercício do trânsito cidadão e da qualidade de vida.

Por meio de consulta realizada junto Internet, foi obtido dados relativo a campanhas educativas de trânsito realizadas em todo os Estados Brasileiros, conforme matérias abaixo transcritas.

Barros (2009) é com essa proposta de:

Conscientizar a população da importância e o respeito às leis de trânsito. É com esta proposta que a Prefeitura de Petrolina, SP, através da Empresa Petrolinense de Trânsito Transporte Coletivo –EPTTC, realizou a Campanha Educativa no Trânsito 2009. Com o tema ‘No Trânsito Eu Ando Legal, e Você?’, a iniciativa, em parceria com o 5º Batalhão da Polícia Militar e da 8ª Ciretran, teve início no dia 23 e foi até o dia 31 de março de 2009. A campanha foi desenvolvida em instituições educacionais, centro da cidade de Petrolina, bairros e, principalmente nas faixas de pedestre. De acordo com o coordenador para as políticas no trânsito, Gilmar Barros, não respeitar os sinais de trânsito, atravessar fora da faixa, ultrapassar em locais proibidos, realizar arrancadas bruscas ou manobras perigosas, são alguns dos erros responsáveis por inúmeros acidentes. E ainda que outro motivo que elevou o índice de mortes no município é a imprudência de alguns motociclistas. Segundo ele o número praticamente dobrou entre 2007 e 2008, afirmou em entrevista no Jornal notícia do Vale. Disse ainda: “Vamos intensificar a campanha mais para os condutores de motocicletas na tentativa de diminuir essas taxas alarmantes. Em 2007 foram registrados 615 acidentes e 38 mortes. Já em 2008 houve 951 acidentes e 69 mortes.” (grifo nosso)

Então é perceptível que as campanhas educativas são produzidas em face dos índices de acidentes, quando ultrapassam um índice considerado aceitável, começa a movimentação direcionada para as campanhas.

Dias (2009) defende a realização de campanhas educativas de trânsito permanente.

“O governador Wellington Dias considera importante a redução de acidentes de trânsito no Piauí, mas reconhece que os números ainda estão num patamar muito alto, defendendo a realização de campanhas educativas permanentes e agressivas, que sensibilizem a sociedade para a questão, que julga muito séria no mundo inteiro. (grifo nosso)

Ele fez as declarações na manhã desta terça-feira (18), durante o lançamento da campanha educativa Caminho da Escola, no auditório do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) e lembrou que em 2007 foram registrados no Estado cerca de 320 mortes por homicídio com armas e que o trânsito continua matando muito mais.

Wellington Dias disse que um dos grandes debates do século será a questão das mortes no trânsito. Citou que em 2007 a indústria automobilística nacional vendeu 3 milhões de veículos. “Essa questão envolve o mundo todo. Na Europa, onde estive recentemente, a ordem do dia é a proibição do uso de veículos motorizados no centro das cidades.”

Segundo o governador, campanhas educativas de trânsito são sempre importantes, mas defende que elas sejam permanentes e até mais agressivas para sensibilizar a sociedade para a gravidade do problema. “Devemos trabalhar as gerações futuras, mas devemos também ter uma atenção especial com os adultos, que não tiveram oportunidade de uma educação para o trânsito.” (grifo nosso)

Wellington Dias alertou também para a questão das motos, revelando que de cada 100 pessoas acidentadas no trânsito e que são levadas para os hospitais ou prontos-socorros, de 65 a 70 são motociclistas ou vítimas de motociclistas.”

O governador defende a realização de campanhas educativas permanentes e agressivas, que sensibilizem a sociedade para a questão. Interessante, mas, sensibilizar de que forma? Qual o procedimento estudado e apresentado pelo gestor do Estado? Percebe-se, simplesmente, um comentário do problema presente. E ainda agarra-se ao feijão com arroz, educar as crianças e dar uma atenção aos adultos.

Rocha (2009) afirma que o resultado da Campanha educativa realizada na cidade de João Pessoa – Paraíba teve um saldo positivo.

João Pessoa - PB. Iniciada há um mês, a campanha “Respeite a faixa de pedestre. Faça sua parte! João Pessoa vai se orgulhar”, realizada pela Superintendência de Transportes e Trânsito (STTrans), já vem provocando sensíveis mudanças no comportamento de pedestre e motoristas de João Pessoa.

“Desde a implantação dessa campanha tem-se notado um maior respeito dos motoristas, que param na faixa de segurança; e do pedestre, que procura atravessar na faixa”, afirmou a superintendente do órgão, Aracilba

Rocha, comemorando os resultados positivos da ação, “que tem contribuído para humanizar o trânsito de João Pessoa”, segundo ela. A superintendente parabenizou o engajamento total da população na campanha de travessia de pedestre e destacou o apoio das instituições como escolas, igrejas, empresários de transporte coletivo, motoristas de ônibus, comércio, indústrias, entre outros segmentos. “Nosso objetivo principal é adotar uma postura de conscientização por parte dos motoristas e de toda a comunidade que utiliza o sistema viário de João Pessoa”, disse. “Apesar do pouco tempo de campanha, a população já nota pelo menos uma diferença: os motoristas estão mais conscientes e param nas faixas destinadas à travessia de pedestre. Já o pedestre, que antes preferia a lei do menor esforço e atravessava em qualquer local da via, agora procura uma faixa de segurança”, continuou. A iniciativa tem como base criar uma interação entre os mais variados tipos de usuários das vias a partir de informações na mídia, distribuição de panfletos e palestras explicativas. Segundo Aracilba Rocha, a aceitação foi de 100%. “No dia de sua implantação, abordamos motoristas e pedestres e todos concordaram que era necessária uma campanha de educação em João Pessoa para reduzir o número de acidentes e atropelamentos”. Os pedestres estão sendo gradativamente “reeducados”. As faixas destinadas a eles estão sendo pintadas e as calçadas adaptadas para melhorar o tráfego desse grupo. A STTrans, no entanto, continua orientando os pedestres a seguir regras básicas antes de realizar a travessia, evitando acidentes graves. É importante que o pedestre sempre procure uma faixa para realizar a travessia. Ele deve colocar-se visível para o condutor e acenar com a mão quando estiver seguro de que o veículo vai parar. Só depois é que deve atravessar com calma e segurança. Nos semáforos, o pedestre tem que aguardar que o sinal fique vermelho e aí realizar a travessia. Em locais sem faixa ou semáforo, é bom observar com atenção a que distância vem o veículo, para em seguida atravessar. Segundo Aracilba, essa campanha de travessia de pedestre é contínua. “Ela não vai parar. Em todas as ações que forem feitas efetivamente pela STTrans, a orientação ao pedestre será reforçada”, afirmou. Os resultados poderão servir de modelo e ser estendidos a outras cidades paraibanas. Na avaliação da gerente da Divisão de Educação para o Trânsito, Erenilda Queiroz, o esforço da STTrans tem sido amplamente recompensado. “A população e principalmente o condutor e o pedestre resolveram fazer sua parte. Essa mudança de comportamento não tem impacto apenas na travessia de pedestre em si, já notamos uma que o motorista passou a valorizar mais a vida e ser mais atencioso com o pedestre, que é o elo mais frágil dessa cadeia”, ressaltou.

Entende-se pela matéria que o objetivo é a mudança de comportamento do cidadão no que diz respeito ao trânsito, ou seja, conhecer melhor seus deveres e direitos para que possam, assim, colocá-los em prática.

A iniciativa tem como base criar uma interação entre os mais variados tipos de usuários das vias, a partir de informações na mídia.

Silva (2009), Prefeitura de Curitiba, em parceria com Urbanização de Curitiba S.A. dão continuidade nas campanhas educativas de trânsito.

A Prefeitura de Curitiba implantou no ano de 1997, em parceria com a Urbanização de Curitiba S.A. -URBS, por intermédio da Diretoria de Trânsito de Curitiba- Diretran e com os habitantes, o Programa Cidadão em Trânsito,

com a meta de tornar o trânsito seguro, com maior fluidez de tráfego e menos poluente, visando proporcionar benefícios aos cidadãos e à cidade. É uma cidade que é modelo de gestão de trânsito, porém como as demais do País, busca soluções de redução de acidentes de trânsito. Com isso desenvolve as campanhas educativas de trânsito. Campanhas que diferem de alguns municípios nacionais face serem projetados a longo prazo, com realizações por etapa. Em setembro de 2006, a etapa da campanha permanente de educação para o trânsito pela Prefeitura de Curitiba e Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), foi lançada com o tema "Qualidade de Vida Começa na Rua" a campanha incentivava o bom comportamento dos motoristas, com as palavras chave: "respeito", "paciência", "calma", "atenção" e "gentileza". Desde o lançamento, todas as mensagens da campanha são usadas diariamente nas palestras, cursos e blitzes educativas feitas em empresas, escolas e associações comunitárias pela equipe de agentes educadores de trânsito da URBS. O que demonstra a continuidade da campanha. No ano de 2007, a campanha educativa "Qualidade de Vida Começa Na Rua" teve como mote a preferência ao transporte coletivo no trânsito. As imagens usadas na campanha lembravam que um ônibus, como o biarticulado, leva 270 passageiros - portanto, pode economizar o espaço de até 270 carros nas ruas, idealizando que a maioria dos curitibanos anda sozinho no veículo. Já em 2008, outra etapa da campanha permanente de educação para o trânsito promovida pela Prefeitura de Curitiba e Urbanização de Curitiba S.A. (URBS), teve o tema "Qualidade de Vida Começa na Rua". Nesta fase ou etapa, os painéis publicitários em calçadas e pontos de ônibus, além dos vidros traseiros de ônibus, estamparam mensagens educativas sobre o respeito aos pedestres e ciclistas, um alerta sobre o excesso de velocidade, e um conselho para o motorista que bebeu: vá de táxi. Percebeu-se que em comum, todos os painéis desta etapa da campanha apresentaram a mensagem: "respeito no trânsito todo mundo quer".

Uma campanha que se diferencia, primeiro, deve ser projetada a longo prazo, segundo, por ser em etapas, com assuntos inovadores, mas atualizados. Inclusive com antecipação de alguns temas propostos pelo Departamento Nacional de Trânsito. A valorização do transporte coletivo, isto é, a argumentação constante para que o curitibano o use.

Neto (2009) "Educação no trânsito reduz acidentes", matéria de São Luiz – Maranhão.

SÃO LUÍS - A quantidade de acidentes de trânsito de janeiro a novembro diminuiu em São Luís em 2008, em relação ao mesmo período de 2007. O balanço, realizado pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran), mostrou uma redução de 15,4% no número de ocorrências registradas. Até novembro, 3.745 acidentes foram registrados, 684 a menos que no ano passado. A média mensal que era de 403, em 2007, caiu para 340. Em 2008, o mês com maior incidência de boletins de ocorrência (BO) de acidentes de trânsito foi o mês de agosto, com 448 BO's. Já o mês com menos desastres foi fevereiro, com 225. Em 2007, os meses com maior e menor número de acidentes foram, respectivamente, março, com 538, e novembro, com 313 acidentes. Segundo o coordenador de educação no trânsito do Detran, José Aranha Neto, a redução deve-se, principalmente, ao trabalho de educação no trânsito feito pelo órgão, o que resultou em uma

maior conscientização do motorista. “Também em âmbito estadual o trabalho está sendo feito. Nesse caso, estamos trabalhando com os motoristas para que respeitem os hábitos locais dos municípios”, disse. (grifo nosso). O coordenador aponta aumento no índice no mês de dezembro. “Tivemos muitos acidentes com vítimas fatais no último mês do ano. O problema maior foi no comportamento do condutor que ingeriu bebidas e dirigiu, o que é proibido”, avalia. Para o coordenador, as avenidas dos Franceses e Daniel de La Touche continuam como as campeãs de acidentes, com destaque também para a Beira-Mar e a Litorânea. “Conseguimos diminuir os acidentes, mas ainda existe uma necessidade de intensificar a fiscalização”, finaliza. A imprudência ainda é o principal motivo dos acidentes em São Luís. Com avenidas largas, os condutores se sentem à vontade para correr em qualquer lugar. “Essa vontade só diminui quando sentem dor no bolso. Por isso, o uso de barreiras eletrônicas de semáforos nas principais avenidas”, acrescentou. A imperícia (a falta de aptidão para o exercício da função) também entra na lista de causas de desastres. Além do trabalho de educação para o trânsito, os órgãos competentes têm adotado outras medidas para reduzir os acidentes. A última a entrar em vigor, foi a Resolução 285 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que alterou as regras para obtenção Carteira Nacional de Habilitação (CNH). (grifo nosso)

Como acima exposto, o Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Maranhão divulgou no início do corrente ano redução do índice de acidentes de trânsito em 2008, com relação ao ano de 2007. Segundo o coordenador de educação no trânsito do Detran, José Aranha Neto, a redução deve-se, principalmente, ao trabalho de educação no trânsito feito pelo órgão, o que resultou em uma maior conscientização do motorista.

Entretanto, não há uma argumentação esclarecedora de que maneira eficiente consegue-se conscientizar o motorista. Se tal procedimento proporcionou uma redução em 2008, deve-se ser aprimorado e novamente aplicado em 2009. Espera-se que sim.

Uma outra observação do coordenador refere-se aos locais com maior índice de acidentes. Afirma que no ano de 2008, conseguiu diminuir os acidentes em tais pontos, entretanto, ainda há carência de fiscalização. Porque não registrar as medidas adotadas? Podem servir de exemplos e colocadas em prática por outros municípios.

Segundo Silva (2009), a educação para o trânsito foi prioridade em 2008, com o tema da Semana Nacional de Trânsito 2008: A Criança no Trânsito.

Seguindo a visão de um trânsito pessoal que particulariza a vida no exercício diário da cidadania, o Conselho Nacional de Trânsito definiu como tema da Semana Nacional de Trânsito deste ano: A Criança no Trânsito. O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) com o objetivo de auxiliar na conscientização de pedestres, ciclistas e condutores sobre os deveres e direitos no trânsito priorizará em 2008 a educação para o trânsito. O

Contran já regulamentou, por meio da Resolução 265/08, o trânsito como atividade extracurricular em instituições de ensino médio e prepara, agora, as diretrizes nacionais da educação no trânsito para a educação infantil e ensino fundamental.

Por isso, o Conselho definiu como tema da Semana Nacional de Trânsito de 2008, "a criança no trânsito". A escolha do tema tem o objetivo de sensibilizar mães, pais e educadores para a adoção de ações que promovam a segurança das crianças no trânsito. De acordo com estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), 21.199 crianças de 0 a 12 anos foram vítimas em acidentes de trânsito ocorridos no País em 2006. Desse total 818 foram vítimas fatais.

Segundo dados do Ministério da Saúde, entre os óbitos por acidentes envolvendo crianças de 0 a 14 anos os relativos ao trânsito aparecem em primeiro lugar. Em 2004 41,1% das mortes por acidentes foram no trânsito, seguidas por afogamento (26%), sufocação (13,4%), queimaduras (6,6%) e outros (12,9%)

A criança será o foco das ações educativas que serão realizadas no decorrer do ano, em especial durante a Semana Nacional de Trânsito, de 18 a 25 de setembro. As atividades educativas serão desenvolvidas por todos os órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Sabedoria para educar os filhos é, sem dúvida, o maior segredo a ser buscado pelos pais. Ensiná-los a se comportarem nas ruas inicia-se com a saída para passear nas calçadas, nos parques, no caminho da igreja, etc. Bons exemplos dados na infância firmarão seus valores morais e éticos, e os favorecerão em todas as circunstâncias da vida no trânsito.

Toda ação e reação dos pais são notadas pela criança, e serão imitadas em casa, na escola e nas ruas. Quer deixar uma criança se tornar adulto e ser feliz, basta respeitar os sinais de trânsito e, especificamente, as faixas de pedestres. A família tem que fazer a sua parte, não pode fugir do princípio. A escola também é importante, mas em ato contínuo e paralelo com a família.

Afirma Silva (2009) que o tema da Semana Nacional de Trânsito 2009: Educação no trânsito.

Atualmente, as mortes no trânsito não acontecem somente em função dos acidentes. Muitas pessoas já foram vítimas fatais em decorrência de brigas e discussões. Estas mortes não são computadas nos levantamentos estatísticos realizados pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), mas têm acontecido com frequência.

Não bastassem a imprudência, a imperícia e a negligência humanas, principais fatores responsáveis pela ocorrência de, aproximadamente, 35 mil mortes anuais por acidentes de trânsito, há também o que se pode denominar de *crise ética* em nossa sociedade. Crise esta manifestada em cenas de agressão e de violência no trânsito, estampadas diariamente nas manchetes dos jornais em todo o país.

Portanto, não se pode mais pensar em acidentes de trânsito como fatos naturais ou algo do destino. Os acidentes não precisam ocorrer e podem ser evitados a partir de medidas que tenham por objetivo incentivar a

aquisição de valores e posturas voltados ao bem comum. Isto porque o trânsito intervém visivelmente na ordenação e na organização dos lugares, nos estilos arquitetônicos, nas estruturas urbanas, nas vias de transporte, etc. Porém, o que o torna ainda mais extraordinário é a sua capacidade de transformar os indivíduos em seres coletivos que compartilham o mesmo espaço: o espaço público.

E *fazer* educação para o trânsito exige a implementação de projetos e programas comprometidos com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à cidadania.

Fundamentar a educação de trânsito em valores é um desafio; um compromisso a ser assumido por todos os profissionais da área. Por este motivo, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) elegeu 2009 como o ano da **EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO**.

Embora abrangente, o tema **EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO** (com *slogan* a ser criado pelo Denatran posteriormente) possibilitará que os órgãos e entidades do SNT trabalhem no sentido de promover, à população em geral, iniciativas focadas em valores como **respeito, gentileza, cooperação, colaboração, tolerância, solidariedade, amizade**, entre outros tão importantes ao trânsito seguro e harmônico.

Por outro lado, este tema, certamente, chamará a atenção das escolas de ensino regular para a importância da implementação de atividades relacionadas ao trânsito em sala de aula, reforçando e fortalecendo o trabalho desenvolvido pelas coordenações de educação, obrigatórias em todos os órgãos e entidades do SNT, conforme dispõe o § 1º do Artigo 74 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Os recursos educativos e as peças publicitárias produzidas por ocasião da Semana Nacional de Trânsito, deverão transcender a mera apresentação de regras e normas, oportunizando a reflexão sobre o comportamento das pessoas no trânsito. Não para sentenciar culpas, mas para construir uma nova cultura, ancorada em princípios éticos e de cidadania.

O Denatran, como em anos anteriores, produzirá material educativo para a Semana Nacional de Trânsito e enviará aos órgãos e entidades do SNT. Porém, desde já, espera que o tema eleito pelo Contran seja divulgado e trabalhado junto à sociedade. (grifo nosso)

Realmente pode evitar acidentes de trânsito por meio de medidas que trabalhem, que aflorem valores. É imprescindível que as pessoas aprendam a conviver; aprendam a pensar de forma coletiva, em favor do bem comum. Assim, é de fundamental importância que os órgãos e entidades do SNT empreendam esforços no sentido de executar ações voltadas à educação. E mais uma vez pede-se reforço no sentido de que fazer educação para o trânsito exige a implementação de projetos e programas comprometidos com informações, mas, sobretudo, com valores ligados à cidadania.

Novamente, é presente a idéia de que a escola é a única saída para a educação de trânsito.

Vieira (2009) comenta que:

Se um motorista cuiabano típico dirigisse na pequena cidade universitária de Viçosa (MG), onde concluí meus estudos de nível médio e superior, muito provavelmente causaria uma tragédia. Em Viçosa, que tem pouco mais de setenta mil habitantes, não há semáforos nem sistemas eletrônicos

de controle de velocidade, mas a preferência do pedestre é um fato cotidiano. Não raramente, motoristas dão passagem a pedestres mesmo em locais desprovidos de faixa. Não por coação de guardas ou de câmeras, mas por simples gesto de educação. (grifo nosso). Voltemos a Cuiabá. Em frente ao Palácio Paiaguas, sede do governo do Estado, um guarda está de prontidão permanente para determinar ao motorista (servidores públicos, em maioria) que pare para dar passagem a pessoas num lugar onde há uma faixa de pedestre suficientemente visível. A situação deve acarretar sentimentos contraditórios aos envolvidos na cena. Para o pedestre, a faixa privilegiada de repente se apresenta como um autêntico “tapete vermelho”; o motorista deve experimentar a sensação da mão pesada da autoridade; e o cidadão, na condição de motorista ou de pedestre, deve perguntar-se por que é necessário um guarda para induzir uma conduta que, além de prevista em lei, constitui simples gesto de civilidade. Evidentemente, não há guardas à disposição em nenhuma das outras faixas de pedestre da cidade. E parece que também não há motoristas dispostos a considerá-las. Por qual razão um pedestre deveria utilizar a faixa, se os próprios motoristas a ignoram completamente? As faixas de pedestres só funcionam em cruzamentos onde há semáforos. Nesses locais, as máquinas são obrigadas a parar para as outras máquinas. A vez do pedestre é um detalhe do intervalo de tempo do sinal. Diversamente de Viçosa e de muitas outras cidades, Cuiabá não pode prescindir de sistemas eletrônicos de controle de velocidade, pois, entre nós, comportamentos civilizados no trânsito estão mais para a exceção do que para a regra. Aliás, a ausência desses mecanismos disciplinares por vários anos seguidos provavelmente contribuiu para que o trânsito local evoluísse em direção à selvageria atual.

O controle eletrônico de tráfego precisa voltar a Cuiabá. Segundo dados do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) o monitoramento de velocidade reduz os acidentes e as mortes em 30% e 60%, respectivamente. Acredito que há outros benefícios, tangíveis ou não: primeiro, cria-se no trânsito uma sensação de que estamos num ambiente regulado, menos propício a riscos, conflitos e competições. Segundo, a redução dos acidentes e mortes deve diminuir riscos e custos das seguradoras e das agências de saúde.

As leis de trânsito no País obrigam as autoridades a instalarem placas que avisam os motoristas sobre a presença de sistemas de controle de velocidade, como os radares. Isso induz os motoristas a um comportamento oportunista: eles respeitam a lei apenas nesses locais; nos demais trechos imprimem velocidade excessiva, ignorando as placas de sinalização. Em muitos países os sistemas eletrônicos que possibilitam a aplicação de multas não são acompanhados de aviso prévio, o que reduz o espaço das condutas mais arriscadas e oportunistas.

Um trânsito que possa fluir em um ambiente de paz, cortesia e risco mínimo é uma das mais poderosas impressões que uma cidade pode deixar em seus moradores e visitantes. É um indicador de qualidade de vida, embora difícil de precisar. Tomara que a Copa de 2014 nos inspire e nos anime a promover as mudanças necessárias. Para o nosso próprio bem, não para “inglês ver”. (grifo nosso)

Bela explanação para uma reflexão sobre campanhas educativas de trânsito. Os fatos comparativos entre as duas cidades, isto é, Viçosa (MG) e Cuiabá (MT) são iminentemente importantes, mas se o povo de Viçosa é mais educado do que os Cuiabanos, de que forma essa educação no trânsito foi conquistada, assimilada, adquirida? Com base nessas informações seria muito difícil aplicá-las em Cuiabá?

São essas vertentes que um simples cidadão não consegue entender, se o Estado disponibiliza um órgão como o Departamento Nacional de Trânsito, e o citado órgão não conseguem desempenhar com eficiência sua missão, algo deve ser feito com urgência para sanar tal deficiência.

Um outro referencial importante citado no texto é quanto ao gesto de civilidade. Um comportamento voluntário que se realiza sem a presença visível de uma autoridade coatora. É essa ação esperada pela nação. A mudança tem que existir.

Matos (2009) descreve que:

O Detran-MS (Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul) e o 2º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Dourados iniciaram ontem a campanha educativa “Trânsito Seguro”. O público-alvo da campanha são os motociclistas.

Conforme o gerente do Detran em Dourados, Aparecido Dias Duarte, o objetivo da campanha é sensibilizar toda a sociedade douradense sobre a importância da prevenção de acidentes e a redução da violência no trânsito. Segundo ele, durante os 20 dias de campanha serão realizadas pelo menos 40 blitz educativas nos pontos onde é registrado o maior índice de acidentes, conforme dados disponibilizadas pelo Corpo de Bombeiros e Polícia Militar.

No primeiro dia da campanha, a blitz educativa foi realizada no cruzamento da rua Joaquim Teixeira Alves com a Toshinobu Katayama, que é o ponto o recordista em acidentes em Dourados.

Conforme o capitão do Corpo de Bombeiros em Dourados, Leonardo Congro, o trabalho educativo tem o intuito de orientar a sociedade os condutores e pedestres para uso do trânsito de maneira correta e segura. Os ônibus do transporte coletivo, segundo ele, vão ganhar um adesivo no painel frontal que traz a imagem de um motociclista acidentado. A imagem é possível ser observada do lado de fora do veículo e não atrapalha a visão do motorista.

Além das abordagens de rua, as entidades participantes da campanha “Trânsito Seguro” também vão fazer a orientação dos condutores através dos banners, panfletos, camisetas, adesivos e outdoors.

Além do Detran e do Corpo de Bombeiros, a campanha conta com a participação da Polícia Militar, Departamento Municipal de Trânsito, Secretaria Municipal de Educação, Projeto Cidade Educadora, Guarda Municipal, Samu, Medianeira Dourados, UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados), PRF (Polícia Rodoviária Federal), Hospital Evangélico, Sanesul, Faculdades Anhanguera e SEST/Senat.

Campanhas educativas de trânsito são imprescindíveis para provocar a mudança de atitudes, para a segurança e preservação da vida e da saúde. A iniciativa do Detran-MS e 2º Grupamento do Corpo de Bombeiros de Dourados é maravilhosa. A campanha, à primeira vista, parece perfeita, ações que devem atingir muitos cidadãos. Temos visto várias campanhas similares sendo feitas pelo País.

Por outro lado, temos visto também diversas campanhas bem sucedidas em

sua execução, porém sem obtenção dos resultados esperados. Então, por que não fazer diferente? Queremos que as pessoas mudem, mas nós não mudamos nosso discurso. O código de trânsito orienta que as campanhas devem focar valores positivos. No trânsito, temos muitos bons motoristas, é necessário valorizar as boas atitudes para que elas sirvam de exemplo.

A educação para o trânsito ultrapassa a mera transmissão de informações. Tem como foco o ser humano, e trabalha a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não se limita a eventos esporádicos e não permite ações descoordenadas. Pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e clientela diferenciada.

Pode-se afirmar que a educação para o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas, principalmente quando da implantação de mudanças, e só é considerada eficaz à medida que a população alvo se conscientiza do seu papel como protagonista no trânsito e modifica comportamentos indevidos. Uma comunidade mal informada não reage positivamente às ações educativas.

Cabe salientar que a educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito - enfatizando a co-responsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem estar.

O governo e a sociedade brasileira vêm se mostrando constantemente mais sensíveis e atentos ao investimento e à participação em ações educativas de trânsito. É preciso fomentar e executar programas educativos contínuos, junto às escolas regulares de ensino e junto à comunidade organizada, centrados em resultados e integrados aos outros aspectos da gestão do trânsito, principalmente com relação à segurança, à engenharia de tráfego e à fiscalização.

5.2 Psicologia No Trânsito

O crescimento da violência parece estar questionando e até ameaçando a ordem social. Os princípios legais, morais e éticos, para serem eficazes, precisam

estar internalizados por parte dos indivíduos, a fim de que possam garantir a sobrevivência da sociedade, pois permitem a construção de ações individuais e coletivas que funcionam como diretrizes de conduta, possibilitando aos indivíduos e grupos a segurança da presença de um padrão de comportamento socialmente aceito.

O comportamento humano no trânsito tem sido estudado por pesquisadores em psicologia social e em avaliação psicológica, permitindo que se compreendam melhor os seus determinantes e todas as suas nuances, a fim de que este conhecimento origine contribuições para a humanização do trânsito. O trânsito é uma situação social em que, permanentemente, são expressos e testados diversos atributos do sujeito quanto ao manejo do veículo e também quanto às habilidades para a convivência social, pois participar do trânsito, como condutor, passageiro ou pedestre é dividir o espaço com outras pessoas, fazer renúncias e concessões, compreender e adequar-se às normas legais.

Hoffmann (2003) "A conduta e convivência humana no trânsito acontecem permeadas por um conjunto de princípios, idéias e valores que cada indivíduo tem internalizado a respeito da vida e dos outros seres humanos, o que determina em grande parte seu agir." Assim, os problemas que ocorrem no trânsito são, em sua maioria, questões de relacionamento humano em múltiplas dimensões.

Do ponto de vista estritamente psicológico, pode-se focar as causas comuns no discurso dos que se envolvem em acidentes de trânsito ou os testemunham, identificando questões de cunho psicossociológico, tais como: problemas de atenção e de percepção, não percepção do risco e aceitação do risco, bem como transgressão das regras, e agressividade ou descontrole dos impulsos.

O automóvel tem sido sinônimo de *status* e poder. Sua posse e uso, de uma maneira geral, traduzem uma forma de contestação e de compensação de frustrações, levando o indivíduo a compensar o poder que não sente possuir no exercício de seus papéis sociais.

Hoffmann (2003) "A problemática do trânsito no contexto da sociedade brasileira constitui-se como forma inegável de desqualificação da vida."

Brasil (2008, p.5), diz o Código de Trânsito Brasileiro,

O parágrafo 2º, do artigo 1º: O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Não há estrutura governamental para assegurar este direito. E muito menos dispositivos de controle efetivos que permitam a existência de um trânsito em condições seguras.

O trânsito não pode ser encarado simplesmente como um problema técnico, mas deve ser visto como uma questão social e política, pois está intimamente relacionado com as características de nossa sociedade e com modelo de gestão econômico atual. De acordo com Vasconcelos (1998, p.12), “ para compreendermos o trânsito não basta discutirmos os problemas do dia-a-dia, como congestionamentos e acidentes, faz-se necessário também analisar a forma com ele e as pessoas participem, os seus interesses e necessidades.”

No perímetro urbano das cidades são realizadas milhares de viagens por dia com motivos e meios de transporte variados. Os motoristas ao circularem pelas ruas querem andar o mais depressa possível sem interrupções de pedestres, ciclistas e motociclistas. Quando um pedestre se desloca pelas ruas, talvez deseje fazê-lo de forma mais rápida, segura e acessível, contando com uma melhor “fluidez” na sua passagem. Passageiros de ônibus necessitam de um transporte público eficiente, seguro e uma melhor passagem para seu veículo, com um ponto de ônibus próximo ao seu local de interesse. No decorrer de suas viagens, as pessoas no trânsito mudam seus objetivos, ora desejam segurança, acessibilidade, rapidez ou várias coisas ao mesmo tempo.

Para Rozestraten (1988, p.32), pode-se compreender que o “ trânsito é caracterizado por pessoas de uma dada sociedade com diferenças políticas, sociais e importâncias diversas, se caracterizando por uma disputa de tempo, espaço físico e acesso aos equipamentos urbanos.” De acordo com Vasconcellos (1998, p.14) “ todos fazem parte da circulação geral, cada um com sua condição de deslocamento, seus interesses e necessidades.”

Encontrar uma definição exata sobre o trânsito é uma tarefa bastante complexa, visto que cada autor trabalha com pontos de vista diferentes ao estudá-lo. Segundo Batista (1985), o fenômeno “trânsito” é produzido a partir de comportamentos de indivíduos e de seus efeitos no ambiente, sendo que este ambiente, por suas características físicas, possibilitaria a ocorrência de certos comportamentos impedindo a ocorrência de outros. Rozestraten (1988, p.33) afirma que o trânsito é “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos, nas vias

públicas dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim, assegurar a integridade de seus participantes”, prossegue afirmando que:

O sistema funciona através de uma série bastante extensa de normas e construções e é constituído de vários subsistemas, dentre os quais os três principais são: o homem, a via e o veículo. O homem aqui é o subsistema mais complexo e, portanto, tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo.

Porém, de acordo com Vasconcellos (1998, p.15) o “trânsito é o conjunto de todos os deslocamentos diários feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que parece nas ruas na forma da movimentação geral dos pedestres e veículos.” Segundo Lazzari (2005 p.11), o trânsito poderia também ser definido como a “inter-relação de contingências entrelaçadas em que comportamentos individuais e práticas culturais da produção e uso do ambiente físico e social, estão associados direta e indiretamente à mobilidade humana.”

Quando observarmos o trânsito, devemos supor que ele se caracteriza no deslocamento de pessoas e veículos, tais deslocamentos se realizam por meio de comportamentos. O comportamento para o Behaviorismo Radical é considerado como aquilo “que o organismo faz”, ou seja, refere-se à atividade do organismo em interação com o seu ambiente. Segundo Rozestraten (1988, p.9) “Demorou muito até os psicólogos descobrirem que este comportamento pode e deve ser estudado cientificamente, ainda mais porque se revelou um dos comportamentos mais perigosos”.

No Brasil, o interesse pela psicologia do trânsito começou na perspectiva de uma possível seleção de motoristas para empresas, “na esperança de poder eliminar candidatos à Carteira Nacional de Habilitação (CNH)” que poderiam ser uma ameaça à própria segurança e a dos outros usuários Rozestraten (1988, p.45) Segundo Davidoff (2001, p.19) a “Psicologia do Trânsito surgiu como área aplicada com a criação de instituições de seleção e treinamento industrial de trânsito.”

Rozestraten (1988, p.49)

A Psicologia do Trânsito pode, portanto, ser definida como uma área da Psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram.

Pode ainda ser conceituada a Psicologia do Trânsito como o estudo do comportamento do usuário das vias e dos fenômenos/processos psicossociais subjacentes ao comportamento. O conceito é amplo, pois o comportamento do condutor tem sido estudado em relação a uma diversidade de questões, tais como: procura visual, dependência de campo; estilo de percepção; atitudes; percepção de risco; procura de emoções, atribuição, estilo de vida, e carga de trabalho/trabalho penoso; estresse e representação social. Estas questões indicam a pluralidade de abordagens que constituem a fundamentação teórica para a pesquisa em Psicologia do Trânsito.

Rozestraten (1988, p.52) relata que:

a Psicologia do Trânsito investiga o comportamento dos participantes do trânsito indistintamente, não excluindo ninguém. Ela é uma das PsicoLOGIAS aplicadas mais abrangente e mais extensa, incluindo muito mais categorias de indivíduos do que a Psicologia Escolar, a Psicologia Organizacional e a Psicologia Clínica.

Um dos dados analisados e estudados pela psicologia do trânsito é o relacionado à ocorrência de acidentes, ou seja, os que fazem com que os acidentes de trânsito assumam proporções alarmantes na sociedade? Quais fatores estão associados à ocorrência de acidentes? Qual é a frequência e perfil dos acidentes em uma cidade? De que forma esta informação pode ser útil na definição de políticas públicas e de controle do comportamento no trânsito?

As conseqüências decorrentes de acidentes automobilísticos são bastante conhecidas em nosso meio, entre elas podemos destacar a grande quantidade de vítimas fatais ou não, que na maioria das vezes sofrem seqüelas em virtude do acidente sofrido, a alteração substancial da mobilidade e circulação nas cidades e a sobrecarga nos serviços e gastos públicos em saúde. Estas e outras conseqüências expõem o acidente de trânsito como um problema de saúde pública, e por envolver o comportamento humano, os acidentes de trânsito acabam sendo um dos pontos cruciais de estudo da Psicologia do Trânsito.

6 PESQUISAS DOCUMENTAIS E DISCUSSÕES

Neste capítulo, procura-se conhecer a opinião de pessoas que participaram, diretamente ou indiretamente, de campanhas educativas de trânsito.

Para tanto, foram selecionadas as autoridades responsáveis pela operacionalização do Sistema de trânsito, a saber: Dr. César Antonio Strivez – Engenheiro, Especialista em Engenharia de tráfego; Concessionária Caminhos do Paraná; Eliane Pietra Lemes – Especialista em psicologia Social, modalidade da ciência que estuda o comportamento do indivíduo em relação à sociedade, Especialista em trânsito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Professora da Universidade Norte do Paraná; Marieta Ribeiro da Luz, empresária e educadora Social na cidade de Cascavel, PR; Bárbara Andréia Marchesini, engenheira da Secretaria de Transportes (Setran), da Prefeitura de Maringá.

Somente duas perguntas foram formuladas. A primeira pergunta: O que deve ser feito para tornar o trânsito mais seguro no País? E a segunda pergunta: O comportamento do cidadão pode ser mudado no trânsito através de campanhas educativas?

Entrevista 01 - Dr. César Antonio Strivez – Engenheiro, Especialista em Engenharia de tráfego. Concessionária Caminhos do Paraná.

Primeira Pergunta: O que deve ser feito para tornar o trânsito mais seguro no País?

É preciso, fundamentalmente, de uma mudança de comportamento. O motorista, em geral, não é disciplinado. Não é possível sair à rua com um carro sem os equipamentos básicos de segurança, com um veículo que não tem freios, não tem luz, ou faltam vidros. Algumas pessoas diriam que é um direito adquirido, mas não há direito adquirido no trânsito. Eu só posso dirigir na via pública na medida em que levo segurança ao meu semelhante - é o que prevê o código de trânsito brasileiro.

Segunda Pergunta: O comportamento do cidadão pode ser mudado no trânsito por meio de campanhas educativas?

Por meio de programas de educativos, que desenvolvam a civilidade no trânsito, acredito que sim. Apesar de que há uma diferença entre civilidade e a educação no trânsito. Por exemplo, se eu me tornar um infrator contumaz, como é que vou ser chamado para um curso de reciclagem de educação de trânsito, quando meu problema não é de educação, é de falta de civilidade. Então, o cidadão tem que ser atingido com informações sobre a importância de ser civilizado no trânsito.

Entrevista 02 - Eliane Pietra Lemes – Especialista em psicologia Social, modalidade da ciência que estuda o comportamento do indivíduo em relação à sociedade, Especialista em trânsito pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Professora da Universidade Norte do Paraná.

Primeira pergunta: O que deve ser feito para tornar o trânsito mais seguro no País?

O trânsito não pode ser estudado de forma isolada do comportamento da sociedade. Temos que partir do pressuposto de que é fruto de uma cultura. A forma como uma pessoa se comporta no trânsito reflete-se no social. A sociedade brasileira é machista e a violência é um valor, enquanto a vida tornou-se um valor secundário. Estamos numa sociedade extremamente violenta, incorporamos isso ao nosso dia-a-dia e nos tornamos um pouco insensíveis. De certa forma, a culpa é do excesso de informação e do espetáculo da violência. A consciência social é comprometida pela sociedade hierarquizada, o que reflete no trânsito, que por sua vez, transforma-se em uma grande hierarquia. Vale mais quem tem o carro mais potente, por exemplo.

Segunda Pergunta: O comportamento do cidadão pode ser mudado no trânsito por meio de campanhas educativas?

Em primeiro lugar, não acredito em campanhas educativas, não fazem refletir. As ações sempre visam apenas a uma clientela: são específicas para as crianças, para adolescentes ou adultos. No entanto, todos correm riscos. Não se pode fazer um trabalho sem pensar nas diversas clientelas e diferentes problemas que elas têm. Além do que, normalmente não há avaliação de eficiência. É necessário que haja o embasamento de pesquisas indicando o que é melhor. São necessárias campanhas mais eficientes.

Entrevista 03 - Marieta Ribeiro da Luz, empresária e educadora Social na cidade de Cascavel -PR.

Primeira Pergunta: O que deve ser feito para tornar o trânsito mais seguro no País?

Manter a punição. A punição não pode deixar de existir, tem que ser constante e rigorosa. Mas também é importante comunicar qual a forma de comportamento que se deseja. Não temos histórias de reforço positivo no trânsito. Poderia ser oferecido um benefício ao bom motorista. Exemplo desconto no Licenciamento.

Segunda Pergunta: O comportamento do cidadão pode ser mudado no trânsito por meio de campanhas educativas?

As atuais campanhas de educação no trânsito são ineficientes. A educação de trânsito é uma questão que deve ser muito discutida. Fico zangada quando ouço que a educação tem que ser na escola, porque antes dela existe a família. Não dá para esperar chegar ao período escolar para transmitir valores. Partimos de um modelo de educação repressivo para um processo de liberação total, em que criamos reis que não podem passar por frustrações na vida. Agora, essas crianças que não foram ensinadas a respeitar o outro estão chegando ao trânsito. Uma permissividade, um descontrole absurdo de cidadãos que não sabem trabalhar em grupo. Aos poucos, o limite está sendo retomado.

Entrevista 04 - Bárbara Andréia Marchesini, engenheira da Secretaria de Transportes (Setran), da Prefeitura de Maringá.

Primeira Pergunta: O que deve ser feito para tornar o trânsito mais seguro no País?

A produção e a colocação em prática de projetos municipais são importantes. Por exemplo, os projetos implantados no município de Maringá, PR estão funcionando. A campanha da faixa de pedestre que atualmente é permanente. Agora, os motoristas estão respeitando a faixa, já reduzem a velocidade quando próximos à sinalização e dão preferência para o pedestre. Só que para os projetos alcançarem resultado satisfatório leva tempo, entra aí a necessidade de serem a longo prazo.

Segunda Pergunta: O comportamento do cidadão pode ser mudado no trânsito por meio de campanhas educativas?

O trabalho de educação e conscientização, tanto de pedestre quanto de motorista precisa ser constante. Para que projetos e programas funcionem há necessidade de envolver a comunidade, escolas, associações, etc. Para que ações sejam positivas é preciso pensar na cidade como um todo. Não é um trabalho só de educação e fiscalização, mas também de engenharia. É o conjunto que trará resultados para a solução de problemas no município.

Pode-se descrever os pontos comuns entre os entrevistados da seguinte forma: esperava-se que alguém comentasse sobre ausência de estatísticas confiáveis e, também, de pesquisas científicas visando a identificar e avaliar as múltiplas causas responsáveis por acidentes de trânsito em nosso País.

E ainda que fossem citados alguns exemplos de campanhas bem sucedidas, projetos aplicados ou em andamento. Ex. famoso programa PARE.

Os entrevistados foram unânimes na necessidade da mudança de comportamento do cidadão perante o trânsito. Entretanto, não podem precisar a maneira, de que forma podem conseguir. Afirmou a maioria que as atuais campanhas educativas de trânsito não resultam em reflexão, concordam que são mera formalidade, com raras exceções. Declararam que as campanhas são importantes, mas são ineficientes. Deram parecer para que as campanhas sejam constantes.

Comentaram que programas escolares de educação de crianças e adolescentes, têm sido utilizados como instrumento capaz de colaborar na prevenção dos acidentes de trânsito. Infelizmente, não são somente os brasileiros que pensam e acreditam assim, o mundo inteiro. Educar as crianças e adolescentes, e reeducar os adultos, esse é um dos caminhos, não necessariamente o único, com certeza existe várias ramificações capazes de produzirem bons resultados.

7 SUGESTÕES DE AÇÕES A SEREM ADOTADAS NAS CAMPANHAS EDUCATIVAS DE TRÂNSITO.

Deve primar-se para um tratamento diferente do sistema chamado “trânsito”. A começar, em não atribuir a responsabilidade total aos órgãos Policiais, especificamente aos Militares Estaduais, pelos acidentes de trânsito e, ainda, pelas constantes infrações de trânsito dos motoristas e dos pedestres, devido ausência de fiscalização destes.

Rosa (2008) diz que:

A Polícia Militar não é mero suplemento social, mas componente vital da sociedade; situada no vértice de causas e efeitos, como desaguadouro natural de ansiedade e tensões da comunidade, tem-se que o profissional de segurança pública – no caso o policial-militar (PM) – tem sido um ponto de referência para a população.

Os problemas sociais hoje vivenciados e cada vez mais agravados, aí incluídos os de infrações e delitos de trânsito, na maioria das vezes ultrapassam a capacidade técnica dos órgãos policiais e só terão solução efetiva se tratados em conjunto com a comunidade. A sua colaboração e seu apoio são imprescindíveis.

Tem-se que buscar um trânsito calmo e previsível, estabelecendo um ambiente de civilidade e de respeito às leis. De que forma? Apresentando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecer a ela é dever de todos.

A observância a esses aspectos na realização de campanhas educativas de trânsito é fundamental para assegurar que o conjunto de órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito promova o trânsito cidadão, seguro e participativo, priorizando a preservação da vida, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito.

Em conformidade com o previsto no Código de Trânsito Brasileiro no que se refere à efetivação da educação contínua, as campanhas de trânsito devem orientar cada cidadão, quanto aos princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito, de modo responsável e seguro.

Todo o sistema viário deve ser objeto de preocupação das campanhas educativas para o trânsito. Isso requer caráter e abordagem, as quais favoreçam a democratização do ambiente do trânsito e a inclusão social.

Para que as campanhas educativas de trânsito possam, efetivamente, construir conhecimentos e produzir mudança de atitude, é fundamental que os órgãos e entidades dos diversos meios da sociedade adotem uma metodologia capaz de orientar sua execução.

Isso porque não se pode pensar na veiculação de campanhas de forma aleatória. Ela não pode ser fortuita ou casual, toda campanha educativa para o trânsito deve ser cuidadosamente planejada e, principalmente, pesquisada.

Esta pesquisa trará à luz indicadores de qualitativos e/ou quantitativos sobre a percepção da população em relação ao trânsito: o cidadão deve opinar, demonstrar seu ponto de vista, informar suas preocupações e dificuldades referentes ao trânsito. Deve considerar também as estatísticas de trânsito relacionadas a passageiros, pedestres e condutores, examinando faixa etária, sexo, entre outras questões importantes para determinar temas, objetivos, público-alvo para as campanhas educativas.

A campanha deve ser criada para ir ao encontro das informações coletadas na pesquisa. Usar linguagens acessíveis e de fácil compreensão à população em geral, com respeito e sinceridade, garantindo assim a confiança das informações.

Após a veiculação da campanha, deve ser realizada uma avaliação para que seja possível examinar se os objetivos foram alcançados ou não, dando retorno à comunidade.

Os indicadores a serem usados para a avaliação devem ser focalizados, preferencialmente, nos aspectos comportamentais diretos do cidadão, na redução de índices de acidentes. Entretanto, não se pode esquecer de considerar que essa redução pode ter influência de outros fatores, a exemplo: um mês com três feriados.

Propõe-se também que os aspectos negativos, como a apresentação de violência, devem ser tratados com cuidado a fim de se evitar a banalização.

As campanhas educativas, além de promoverem a segurança no trânsito, devem provocar comportamentos éticos e de cidadania na sociedade como um todo.

Assim Exposto, resume as propostas da seguinte forma:

- I. Primeiro planejamento das campanhas educativas, deve-se criar uma metodologia;
- II. Priorizar a preservação da vida;
- III. Internalizar normas básicas da convivência democrática com a finalidade buscar um trânsito calmo e previsível;
- IV. Orientar o cidadão, quanto aos princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social;
- V. Abranger todo o sistema viário;
- VI. Ouvir do cidadão as informações e preocupações;
- VII. Considerar as estatísticas de trânsito;
- VIII. O texto deve apresentar uma linguagem acessível e de fácil compreensão;
- IX. Ter Cautela nos aspectos negativos;
- X. Ser Contínua e avaliada.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estatística nacional de acidentes de trânsito no Brasil, que deveria representar a consolidação das informações de todos os órgãos e entidades de trânsito, ainda é imprecisa e incompleta, dada à precariedade e falta de padronização da coleta e tratamento das informações.

O planejamento das campanhas educativas de trânsito é, quase todo, baseado em valores negativos.

Em geral, as campanhas educativas abordam o tema apenas como transmissão de conteúdos, enfatizando o cumprimento e o conhecimento das regras de circulação: os cuidados ao atravessar a rua, à saída da escola, no ônibus escolar, no carro de seus pais e de bicicleta. Raramente incentivam a crítica ou propõem debates sobre o tema.

A primeira idéia das campanhas educativas de trânsito realizadas é de que reduzem os acidentes, mas infelizmente isso raramente acontece.

Assim, a meta é reduzir o número e a gravidade dos acidentes, por meio da mudança do comportamento do indivíduo, de modo a adaptá-lo à tecnologia do automóvel, e ao treinamento de habilidades para protegê-lo do perigo das vias. As campanhas não possuem um desenvolvimento efetivo, são aplicadas, porém dificilmente avaliadas.

Além do já proposto, a Educação para o Trânsito precisa estar presente nos eventos sociais, culturais e turísticos. É fundamental reivindicar esses espaços e criar oportunidades de orientar as pessoas a terem boas condutas no trânsito e em outras situações do dia-a-dia. A criatividade no uso desses espaços também é importantíssima, pois o sucesso será medido na participação e nos resultados durante e após o evento.

Alguns especialistas entrevistados acreditam que além de objetivar a redução do número e da gravidade dos acidentes, as campanhas Educativas de trânsito devem propor a redução dos riscos no trânsito, por meio da mudança de normas sociais e de estilos de vida, pois a educação deve levar em conta os valores, atitudes e comportamentos adquiridos na família e no convívio social.

Educar para o trânsito, portanto, vai além das atuais campanhas que visam difundir informação e esclarecer condutas a serem seguidas. A terminologia

“campanha” tem que ser vista como um conjunto de ações, de esforços, para se atingir um fim determinado. E o termo “educativa”, aquilo que concorre para a educação.

Não se discute que a escola é instituição que atualmente tem promovido a educação para o trânsito com resultados positivos, principalmente levando-se em conta que possui maiores condições de executar programas de prevenção, pois retém a clientela de maior risco, ou seja, crianças, adolescentes e jovens.

A escola, por seus conteúdos, por suas formas e por seus sistemas de organização, introduz nos alunos (as), paulatina, e progressivamente, as idéias, os conhecimentos, as concepções, as disposições e os modos de conduta que a sociedade adulta requer.

Mas não se pode conviver somente com esse processo, o fardo da responsabilidade por um trânsito seguro, é intedioso, mas compensa repetir: a responsabilidade no Trânsito é de todos.

REFERÊNCIAS

ACIOOLY, Ricardo. **SIATE- Serviço Integrado de Atendimento ao trauma em Emergência**. Disponível em: <http://novo.aph.com.br/pr>. Acesso em: 25 Jul.09.

BATISTA, N. **Desenvolvimento docente na área da saúde: uma análise**. Trabalho de educação e saúde. v. 3. < <http://www.pr.gov.br/saúde/legislacao>. Acesso em: 10 jun.09.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Vértice, 2008.

_____. **Código Brasileiro de Trânsito**. São Paulo: Saraiva. 2008.

BARROS, Gilmar. **Campanhas educativas na cidade de Petrolina**. Disponível em www.anoticiadovale.com.br/ler. Acesso em: 17 Abr.09.

DAVIDOFF, Linda. **Introdução à Psicologia**. São Paulo. 3 ed. Ed. Makron Books: 2001.

DIAS, Wellington. **Campanhas educativas de trânsito**. Jornal Terezina, PI, Disponível em: www.jornalteresina.com.br/folha/cidade/. Acesso em: 13 jul.09.

GREVE, Julia. **Campanhas educativas**. Disponível em [www.jornaldobrasil.com.br/caderno especial](http://www.jornaldobrasil.com.br/caderno-especial). Acesso em: 11 Abr.09.

HOFFMANN, Maria Helena. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

_____. **Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos**. Minas Gerais. Psicologia: Pesquisa e Trânsito, 2005.

IBGE - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Contagem Populacional**. Disponível em: <http://ggg.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>. Acesso em: 01 Jun.09.

IPEA - Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Custo Acidente de trânsito**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br>. Acesso em: 03 Jun.09.

LUZ, Valdemar P. da. **Trânsito e veículos: responsabilidade civil e criminal**. Florianópolis. 5. ed. OAB, 2005.

LAZZARI, Ilton Roberto Rosa Witter. **Nova Coletânea de legislação de trânsito**. ed. Porto Alegre: Dora Luzzatto, 2005.

MATOS, Henrique. **Bombeiros promovem educação no trânsito**. Disponível em: <http://www.diarioms.com.br/leitura>. Acesso em: 13 Maio 09.

NETO, José Aranha. **Redução dos acidentes de trânsito**. Disponível em: www.detran.ms.gov.br. Acesso em: 13 Jun.09.

PARANÁ. **Constituição Estadual**: 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2007.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. São Paulo: 6. Ed.: Revista dos Tribunais, 2007.

ROCHA, Aracilba. **Educação de trânsito**. Jornal norte, PA, Disponível em: www.jornalonorte.com.br/folha/educacao/. Acesso em: 23 Jun.09.

ROSA, Nilson Carlos. **Combate à Violência Escolar a Partir da Atuação da Escola, Família e da Polícia Militar**. Curitiba: CPM, 2008.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do Trânsito : Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo: Ed. EPU, 1988.

SILVA, Amanda. **Educação de Trânsito a longo prazo**. redação bem Paraná. PR, 07 Jul. 2008. Disponível em: www.curitiba.com.br/redacao/. Acesso em: 28 Jun.09.

SILVA, Alfredo Peres. **As campanhas educativas em 2009**. Disponível em www.denatran.gov.br. Acesso em: 26 abr.09.

_____. **Campanhas educativas - crianças**. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: 28 Jul.09.

_____. **Campanhas educativas**. Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso em: 30 Julho 2009. 14h15min

SOARES, Orlando. **Comentários à Constituição da República Federativa do Brasil**. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito ?** 3. ed. Brasiliense, São Paulo: 1998.

VIEIRA, Edmar Augusto. **Humanizar o trânsito**. Diário de Cuiabá. Disponível <http://www.diariodecuiaba.com.br/> Acesso em: 22 Jul.09.